

MİLLETLERARASI SÖZLEŞME



Karar Sayısı: 8935

1978 Protokolü ile Değişik 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin ve Sözleşmeyi Değiştiren 1997 Protokolünün teknik eklerine dair ilişik değişikliklerin onaylanmasına, 244 sayılı Kanunun 5 inci maddesi, 6438 sayılı Kanunun 2 nci maddesi, 6477 sayılı Kanunun 2 nci maddesi ve 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2 nci ve 3 üncü maddeleri gereğince karar verilmiştir.

6 Eylül 2024

Recep Tayyip ERDOĞAN

CUMHURBAŞKANI

EK 9

MEPC.29(25) SAYILI KARAR

1 Aralık 1987 tarihinde kabul edilmiştir

**1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE YAPILAN
DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ**

(Aden Körfezi'nin Özel Alan olarak belirlenmesi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz Çevresini Koruma Komitesi'ne 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesi ve A.297(VIII) sayılı karar ile aktarılan, 1973 tarihli Sözleşme üzerinde yapılan değişikliklerin değerlendirilmesi ve kabul edilmesi işlevlerini KAYDEDEREK,

1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme ile ilgili 1978 tarihli Protokol'ün (buradan itibaren "1978 tarihli Protokol" olarak anılacaktır) VI. maddesini AYRICA KAYDEDEREK,

Yirmi beşinci oturumunda, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(a) maddesi uyarınca teklif edilen ve duyurulan 1978 Protokolü üzerinde yapılan değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni, mevcut kararın ekinde belirtilen 1978 Protokolü'nün Ek'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Taraf Devletler'in üçte biri veya daha fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının yüzde ellisini veya daha fazlasını oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını Örgüt'e öncesinde bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 1 Ekim 1988'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Nisan 1989 tarihinde yürürlüğe gireceğini dikkate almaya DAVET EDER;

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesi uyarınca, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 tarihli Protokol'e Taraf olan tüm Devletler'e iletmesini TALEP EDER;

5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ek'inin suretlerini, 1978 tarihli Protokol'e Taraf olmayan Örgüt Üyeleri'ne de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE YAPILAN
DEĞİŞİKLİKLER

EK I

Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin KurallarKural 10

Özel Alanlarda Faaliyet Gösteren Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğinin Önlenmesine
İlişkin Yöntemler

Paragraf (1)'in mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(1) Bu Ek'in amaçları doğrultusunda özel alanlar, aşağıdaki gibi tanımlanan Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz alanı, 'Körfezler alanı' ve Aden Körfezi alanıdır:

- (a) Akdeniz alanı, 41° K enleminin oluşturduğu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki sınır hattı ve batıda 5°36' B boylamındaki Cebelitarık Boğazı ile sınırlanan, içindeki körfezler ve denizler dahil olmak üzere tüm Akdeniz anlamına gelir.
- (b) Baltık Denizi alanı, Botni Körfezi ve Finlandiya Körfezi ile Baltık Denizinin girişi dahil olmak üzere 57° 44.8' K enleminde yer alan Skagerrak'ta Skaw enlemi ile sınırlanan Baltık Denizinin tümü anlamına gelir.
- (c) Karadeniz alanı, 41° K enleminin oluşturduğu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki sınırla birlikte Karadeniz'in tamamı anlamına gelir.
- (d) Kızıldeniz alanı, Ras si Ane (12°28.5' K, 43°19.6' D) ve Husn Murad (12°40.4' K, 43°30.2' D) arasındaki kerte hattıyla güneyde sınırlanan, Süveyş ve Akabe Körfezleri de dahil olmak üzere tüm Kızıldeniz anlamına gelir.
- (e) Körfezler alanı, Ras al Hadd (22°30' K, 59° 48' D) ve Ras al Fasteah (25° 04' K, 61°25' D) arasındaki kerte hattının kuzeybatısında yer alan deniz alanı anlamına gelir.

- (f) Aden Körfezi alanı, Aden Körfezi'nin Kızıldeniz ile Umman Denizi arasındaki, batıda Ras si Ane (12°28.5'K, 43°19.6' D) ve Husn Murad (12°40.4' K, 43°30.2' D) arasındaki kerte hattıyla, doğuda ise Ras Asir (11°50'K, 51°16.9'D) ve Ras Fartak (15°35'K, 52°13.8'D) arasındaki kerte hattıyla sınırlanan bölgesi anlamına gelir."

Paragraf 7(b)'nin mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(b) Kızıldeniz alanı, Körfezler alanı ve Aden Körfezi alanı:".

ANNEX 9

RESOLUTION MEPC.29(25)

adopted on 1 December 1987

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

(Designation of the Gulf of Aden as a Special Area)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

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

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

HAVING CONSIDERED at its twenty-fifth session amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 October 1988 unless prior to this date one third or more of the Parties or the Parties, the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 1 April 1989 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

MEPC 25/20

ANNEX 9

Page 2

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

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

ANNEX

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

ANNEX I

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

Regulation 10

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships
while operating in Special Areas

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

"(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the "Gulfs area" and the Gulf of Aden area, which are defined as follows:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.
- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).
- (e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras Al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

- (f) The Gulf of Aden area means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane ($12^{\circ}28.5'N$, $43^{\circ}19.6'E$) and Husn Murad ($12^{\circ}40.4'N$, $43^{\circ}30.2'E$) and to the east by the rhumb line between Ras Asir ($11^{\circ}50'N$, $51^{\circ}16.9'E$) and Ras Fartak ($15^{\circ}35'N$, $52^{\circ}13.8'E$).

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

"(b) Red Sea area, Gulfs area and Gulf of Aden area:".

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ
(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978
TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN
KABULÜ
(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek II'nin içinde yer alan II ve III. Lahikalarını güncel halde ve Dökme Sıvılaştırılmış Gazları Taşıyan Gemilerin Yapı ve Ekipmanları Hakkında Uluslararası Kod (IBC Kod) ile Dökme Tehlikeli Kimyasalları Taşıyan Gemilerin Yapı ve Ekipmanları Kodu'na (BCH Kod) uyumlu halde tutmayı İSTEYEREK;

Komite'nin IBC Kod'da yapılan değişiklikleri kabul ettiği MEPC.32(27) kararını AYRICA KAYDEDEREK,

MEPC.34(27) SAYILI KARAR
17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ
(**MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III**)

- 2 -

MARPOL 73/78 Ek II'nin II. ve III. Lahikalarına karşılık gelen değişiklikleri, IBC Kod değişikliklerinin yürürlüğe girdiği tarihte yürürlüğe koyma ihtiyacını KABUL EDEREK,

Yirmi yedinci oturumunda MARPOL 73/78 Ek II'nin II. ve III. Lahikaları için Dökme Kimyasallar Alt Komitesi tarafından on sekizinci oturumunda önerilen ve 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(a) maddesi uyarınca bildirilen değişiklikleri DEĞERLENDİREK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL 73/78 Ek II'de yer alan Lahika II ve III'te yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, söz konusu değişikliklerin Komite tarafından MEPC.32(27) kararı ile kabul edilen IBC Kod değişikliklerinin yürürlüğe girme koşullarının karşılandığı tarihten önce Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden az olmayan veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının yüzde ellisinden az olmayan Taraf Devletlerin değişikliklere itirazlarını bildirmemiş olmaları halinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Tarafları, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabullerinden altı ay sonra değişikliklerin yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesi uyarınca, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini 1978 tarihli Protokole Taraf olan tüm Devletlere iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ekinin suretlerini, 1978 tarihli Protokole Taraf olmayan Örgüt Üyelerine de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MEPC.34(27) SAYILI KARAR
17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ
(**MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III**)

- 3 -

EK

**MARPOL 73/78 EK II LAHİKA II VE III
ÜZERİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III'te yer alan listeler aşağıdakilerle değiştirilmiştir:

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULU

(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 4 -

LAHİKA II

Madde	I	II	III	IV
Asetaldehit	1089	c		
Asetik asit	2789	D		
Asetik anhidrit		D		
Aseton siyanohidrin	1541	A	0,1	0,05
Akrilamid çözeltisi (%50 veya daha az)	2074	D		
Akriik asit	2218	D		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitril	2205	D		
Alkol (C12-C15) poli(1-3)etoksilatlar		A	0,1	0,05
Alkol (C12-C15) poli(3-11)etoksilatlar		A	0,1	0,05
Alkol (C6-C17) (ikincil) poli(3-6)etoksilatlar		A	0,1	0,05
Alkol (C6-C17) (ikincil) poli(7-12)etoksilatlar		B		
Toluende alkil akrilat-vinil piridin kopolimeri		C		
Alkil (C9-C17) benzenler		(D)		
Alkil benzen sülfonik asit	2584,	C		
	2586			
Alkilbenzen sülfonik asid, sodyum tuz çözeltisi		C		
Alil alkol	1098	B		
Alkil klorür	1100	B		
Alüminyum klorür (%30 veya daha az)/Hidroklorik asit (%20 veya daha az) çözeltisi		D		
Alüminyum sülfat çözeltisi		D		
2-(2-Aminoetoksi) etanol	3055	D		
Aminoetil etanolamin		(D)		
N-Aminoetilpiperazin	2815	D		
2-Amino-2-metil-1-propanol (%90 veya daha az)		D		
Sulu amonyak (%28 veya daha az)	2672*	C		
Amonyum nitrat çözeltisi (%93 veya daha az)		D		
Amonyum sülfat çözeltisi		D		
Amonyum sülfür çözeltisi (%145 veya daha az)	2683	B		
Amonyum tiyosiyanat (%25 veya daha az)/Amonyum tiyosülfat (%20 veya daha az) çözeltisi		(C)		
Amonyum tiyosülfat çözeltisi (%60 veya daha az)		(C)		
n-Amil asetat	1104	C		
sek-Amil asetat	1104	C		
Amil asetat, ticari	1104	C		
n-Amil alkol	1105	D		
sek-Amil alkol	1105	D		
Amil alkol, birincil	1105	D		
Anilin	1547	C		
Başka yerde belirtilmemiş hayvan ve balık yağları:		D		

Parantez içindeki Kirlilik Kategorisi, maddenin geçici olarak bu listeye dahil edildiğini ve özellikle canlı kaynaklarla ilgili olarak çevresel tehlikelerinin değerlendirilmesini tamamlamak için daha fazla verinin gerekli olduğunu belirtir. Tehlike değerlendirilmesi tamamlanana kadar belirtilen kirlilik kategorisi kullanılır

* UN numarası %10-35'i ifade eder.

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ
(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 5 -

Madde	I	II	III	IV
Morina karaciğeri yağı				
İspermeçet yağı				
Havacılık alkilatları (C8 parafinleri ve izo-parafinler BPT 95 - 120°C)		(C)		
Benzen ve %10 veya daha fazla benzen içeren karışımlar	1114*	C		
Benzen sülfonil klorür	2225	D		
Benzil asetat		C		
Benzil alkol		C		
Benzil klorür	1738	B		
Fren yağı baz karışımı: (Poli(2-8)alkilen (C2-C3) glikoller/Polialkilen (C2-C10) glikoller monoalkil (C1-C4) eterler ve bunların borat esterleri)		D		
Büten oligomeri		B		
n-Bütül asetat	1123	C		
sec-Bütül asetat (a)	1123	D		
n-Bütül akrilat	2348	B		
Butilamin (bütün izomerler)		C		
Butilbenzenler (bütün izomerler)	2709	(A)	0,1	0,05
Butil benzil flalat		A	0,1	0,05
n-Bütül bütirat		(C)		
Butil/Desil/Setil/Eikosil metakrilat karışımı		D		
Bütülen glikol		D		
1,2-Butilen oksit	3022	C		
n-Bütül eter	1149	C		
Bütül laktat		D		
Butil metakrilat		D		
n-Butiraldehit	1129	B		
Bütirik asit	2820	D		
gama-Butirolakton		D		
Kalsiyum alkil salisilat		C		
Kalsiyum hidroksit bulamacı		D		
Kalsiyum hipoklorit çözeltisi (%15 veya daha az)		C		
Kalsiyum hipoklorit çözeltisi (%15'ten fazla)		B		
Mineral yağda kalsiyum naftenat		A	0,1	0,05
Kafur yağı	1130	B		
epsilon-Kaprolaktam (erimiş veya sulu çözeltiler)		D		
Karbolik yağ		A	0,1	0,05
Karbon disülfür	1131	B		
Karbon tetraklorür	1846	B		
Kaju meyvesi kabuğu yağı (işlenmemiş)		D		
Klorlu parafinler (C10-C13)		A	0,1	0,05
Kloroasetik asit (%80 veya daha az)	1750	C		
Klorobenzen	1134	B		
Kloroform	1888	B		
Klorohidrinler (ham)		(D)		
o-Kloronitrobenzen	1578	B		
2 - veya 3-Kloropropiyonik asit		(C)		

* UN numarası 1114 benzen için geçerlidir.

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 6 -

Madde	I	II	III	IV
Klorosülfonik asit	1754	C		
m-Klorotoluen	2238	B		
o-Klorotoluen	2238	A	0,1	0,05
p-Klorotoluen	2238	B		
Klorotoluenler (karışık izomerler)	2238	A	0,1	0,05
Kolin klorür çözeltileri		D		
Sitrik asit		D		
Kömür katranı		A	0,1	0,05
Kömür katranı nafta çözücü		B		
Kömür katranı zifti (erimiş)		D		
Çözücü naftada kobalt naftenat		A	0,1	0,05
Hindistancevizi yağı asidi		C		
Hindistancevizi yağı metil esteri		D		
Kreozot (kömür katranı)		A	0,1	0,05
Kreozot (ahşap)		A	0,1	0,05
Kresoller (bütün izomerler)	2076	A	0,1	0,05
Kresilik asit, sodyum tuzu çözeltisi		A	0,1	0,05
Krotonaldehit	1143	B		
Sikloheptan	2241	(C)		
Sikloheksan	1145	C		
Sikloheksanol		c		
Sikloheksanon	1915	D		
Sikloheksil asetat		(B)		
Sikloheksilamin	2357	C		
1,3-Siklopentadiyen dimer (erimiş)		B		
Siklopentan	1146	(C)		
Siklopenten		(B)		
p-Simen	2046	C		
Dekahidronaftalin	1147	(D)		
Dekanoik asit		C		
Desen		B		
Desil akrilat		A	0,1	0,05
Desil alkol (bütün izomerler)		B		
Desilbenzen		D		
Diaseton alkol	1148	D		
Dialkil (C7-C13) ftalatlar		D		
Dibutilamin		C		
Dibütil ftalat		A	0,1	0,05
Diklorobenzen (bütün izomerler)	1592	B		
1,1-Dikloroetan	2362	B		
Dikloroetil eter	1916	B		
1,6-Dikloroheksan		B		
2,7-Dikloroizopropil eter	2490	C		
Diklorometan	1593	D		
2,4-Diklorofenol	2021	A	0,1	0,05
2,4-Diklorofenokiasetik asit, dietanolamin tuz çözeltisi		A	0,1	0,05
2,4-Diklorofenokiasetik asit, dimetilamin tuz çözeltisi (%70 veya daha az)		A	0,1	0,05
2,4-Diklorofenokiasetik asit, trisopropanolamin tuz çözeltisi		A	0,1	0,05
1,1-Dikloropropan		B		

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 7 -

Madde	I	II	III	IV
1,2-Dikloropropan	1279	B		
1,3-Dikloropropan		B		
1,3-Dikloropropen	2047	B		
Dikloropropen/Dikloropropan karışımları		B		
2,2-Dikloropropiyonik asit		D		
Dietilamin	1154	C		
Dietilaminoetanol	2686	C		
Dietilbenzen	2049	C		
Dietilen glikol butil eter asetat		(D)		
Dietilen glikol dibütül eter		D		
Dietilen glikol etil eter asetat		(D)		
Dietilen glikol metil eter		C		
Dietilen glikol metil eter asetat		(D)		
Dietilentriamin	2079	D		
Di-(2-etileksil) adipat		D		
Di-(2-etileksil) fosforik asit	1902	C		
Dietil ftalat		C		
Dietil sülfat	1594	(B)		
Bisfenol A diglisidil eteri		B		
Bisfenol F diglisidil eteri		B		
Di-n-heksil adipat		B		
1,4-Dihidro-9,10-dihidroksi antrasen, disodyum tuzu çözeltisi		D		
Diizobütülin	2361	(C)		
Diizobütülen	2050	B		
Diizobütül keton	1157	D		
Diizobütül ftalat		B		
Diizodesil ftalat		D		
Diisononil adipat		D		
Diizopropanolamin		C		
Diizopropilamin	1158	C		
Diizopropilbenzen (bütün izomerler)		A	0,1	0,05
Diizopropil naftalin		D		
N,N-Dimetilasetamid çözeltisi (% 40% veya daha az)		D		
Dimetil adipat		B		
Dimetilamin çözeltisi (%45 veya daha az)	1160	C		
Dimetilamin çözeltisi (%45'den fazla ancak %55'den fazla değil)	1160	C		
Dimetilamin çözeltisi (%55'den fazla ancak %65'den fazla değil)	1160	c		
N,N-Dimetilsikloheksilamin		2264		
Dimetiletanolamin	2051	D		
Dimetilformamid	2265	D		
Dimetil glutarat		C		
Dimetil oktanoik asit		(C)		
Dimetil ftalat		c		
2,2-Dimetilpropan-1,3-diol		(D)		
Dimetil süksinat		C		
Dinitrotoluen (erimiş)	1600	B		

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 8 -

Madde	I	II	III	IV
Dinonil ftalat		D		
1,4-Dioksan	1165	D		
Dipenten	2052	C		
Difenil		A	0,1	0,05
Difenil/Difenil eter karışımları		A	0,1	0,05
Difenil eter		A	0,1	0,05
Difenil eter/difenil fenil eter karışımı		A	0,1	0,05
Difenilmetan diizosiyanat	2489	(B)		
Difenilol propan-epiklorohidrin reçineleri		B		
Di-n-propilamin	2383	C		
Dipropilen glikol metil eter		(D)		
Ditridesil ftalat		D		
Diundesil ftalat		D		
Dodesen (bütün izomerler)		(B)		
Dodesenil süksinik asit, dipotasyum tuzu çözeltisi		(D)		
Dodesil alkol		B		
Dodesil difenil eter disülfonat çözeltisi		B		
Dodesil fenol		A	0,1	0,05
Sondaj tuzlu suları, çinko tuzları içeren		(A)	0,1	0,05
Epiklorohidrin	2023	C		
Etanolamin	2491	D		
2-Etoksietanol	1171	D		
2-Etoksietil asetat	1172	C		
Etil asetat	1173	D		
Etil asetoasetat		(D)		
Etil akrilat	1917	A	0,1	0,05
Etilamin	1036	(C)		
Etilamin çözeltileri (%72 veya daha az)	2270	(C)		
Etil amil keton	2271	C		
Etilbenzen	1175	c		
N-Etilbütilamin		(C)		
Etil butirat	1180	c		
Etilsikloheksan		(C)		
N-Etilsikloheksilamin		D		
Etilen klorohidrin	1135	c		
Etilen siyanohidrin		(D)		
Etilendiamin	1604	c		
Etilendiamin, tetraasetik asit, tetrasodyum tuzu çözeltisi		D		
Etilen dibromür	1605	B		
Etilen diklorür	1184	B		
Etilen glikol		D		
Etilen glikol asetat		(D)		
Etilen glikol butil eter asetat		(C)		
Etilen glikol diasetat		C		
Etilen glikol izopropil eter		D		
Etilen glikol metil butil eter		D		

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ
(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 9 -

Madde	I	II	III	IV
Etilen glikol metil eter	1188	D		
Etilen glikol metil eter asetat	1189	D		
Etilen glikol fenil eter		D		
Etilen glikol fenil eter/Dietilen glikol fenil eter karışımı		D		
Etilen oksit/Propilen oksit karışımı, ağırlıkça en fazla %30 etilen oksit içeriği	2983	D		
2-Etilheksanoik asit		D		
2-Etilheksil akrilat		B		
2-Etilheksalamin	2276	B		
Etiliden norbornen		B		
Etil metakrilat	2277	(D)		
o-Ethylphenol		(A)	0,1	0,05
Etil propiyonat	1195	D		
2-Etil-3-propilakrolein		(B)		
Etiltoluen		(B)		
Ferrik klorür çözeltileri	2582	C		
Ferrik hidroksietil etilendiamin triasetik asit, trisodyum tuzu çözeltisi		D		
Ferrik nitrat/Nitrik asit çözeltisi		C		
Formaldehit çözeltileri (%45 veya daha az)	1198, 2209	C		
Formamid		D		
Formik asit	1779	D		
Fumarik reçine eklentisi, su dispersiyonu		B		
Furfural	1199	C		
Furfürol alkol	2874	C		
Glutaraldehit çözeltileri (%50 veya daha az)		D		
C10 trialkilasetik asidin glisidil esterleri		B		
Glioksal çözeltisi (%40 veya daha az)		D		
Heptan (bütün izomerler)	1206	(C)		
n-Heptanoik asit		(D)		
Heptanol (bütün izomerler)		C		
Hepten (bütün izomerler)		C		
Heptil asetat		(B)		
Heksametilendiamin adipat (suda %50)		D		
Heksametilendiamin çözeltisi	1783	C		
Heksametilenimin	2493	C		
Heksametilentetramin çözeltileri		D		
Heksan (bütün izomerler)	1208	(C)		
Heksanoik asit		D		
Heksanol	2282	D		
Heksan (bütün izomerler)		(C)		
Heksil asetat	1233	B		
Hidroklorik asit	1789	D		
Hidrojen peroksit çözeltileri (%8'den fazla ancak %60'ın üzerinde olmamak kaydıyla)	2014, 2984	C		

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ
(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 10 -

Madde	I	II	III	IV
Hidrojen peroksit çözeltileri (%60'tan fazla ancak %70'in üzerinde olmamak kaydıyla)	2015	C		
2-Hidroksietil akrilat		B		
N-(Hidroksietil) etilendiamin triasetik asit, trisodyum tuzu çözeltisi		D		
İzoamil asetat	1104	C		
İzoamil alkol	1105	D		
İzobütil asetat	1213	C		
İzobütil akrilat	2527	B		
İzobütil format	2393	D		
İzobütiraldehit	2045	C		
İzoforon		D		
İzoforondiamin	2289	D		
İzoforon diizosiyanat	2290	B		
İzopren	1218	C		
İzopropanolamin		C		
İzopropilamin	1221	C		
İzopropilbenzen	1918	B		
İzopropilsikloheksan		(C)		
İzopropil eter	1159	D		
İzovaleraldehit	2058	C		
Laktik asit		D		
Laktonitril çözeltisi (%80 veya daha az)		B		
Lateks (amonyak inhibitörlü)		D		
Laurik asit		B		
Maleik anhidrit	2215	D		
Merkaptobenzotiazol, sodyum tuzu çözeltisi		B		
Mezitol oksit	1229	D		
Metam sodyum çözeltisi		A	0,1	0,05
Metakrilik asit	2531	D		
1,2-Dikloroetan çözeltisi içinde metakrilik reçine		B		
Metakrilonitril	3079	(B)		
3-Metoksibütil asetat	2708	D		
Metil asetoasetat		D		
Metil akrilat	1919	B		
Metilamin çözeltileri (%42 veya daha az)	1235	C		
Metilamil asetat	1233	(C)		
Metilamil alkol	2053	(C)		
Metil amil keton	1110	(C)		
Metil bütenol		(D)		
Metil tert-butil eter	2398	D		
Metil butil keton		D		
Metil butinol		D		
Metil butirat	1237	(C)		
Metilsikloheksan	2296	(C)		
Metilsiklopentadiyen dimer		(B)		
2-Metil-6-etil anilin		C		

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 11 -

Madde	I	II	III	IV
2-Metil-5-etil piridin	2300	(B)		
Metil format	1243	D		
Metil heptil keton		B		
Metil izobütül keton	1245	D		
Metil metakrilat	1247	D		
Metilnaftalin		A	0,1	0,05
2-Metil-1-penten	2288	C		
Metil propil keton		D		
2-Metilpiridin	2313	B		
4-Metilpiridin	2313	B		
N-Metil-2-pirolidon		B		
Metil salisilat		(B)		
alfa-Metilstiren	2303	A	0,1	0,05
Morfolin	2054	D		
Motor yakıtı vuruntu önleyici bileşikler	1649	A	0,1	0,05
Naftalin (erimiş)	2304	A	0,1	0,05
Naftalensülfonik asit-Formaldehit kopolimer, sodyum tuz çözeltisi		D		
Naftenik asitler		A	0,1	0,05
Neodekanoik asit		C		
Nitrat asidi (sülfürik ve nitrit asitlerin karışımı)	1796	(C)		
Nitrik asit (%70'den az)	2031	C		
Nitrik asit (%70 ve üzeri)	2031, 2032	C		
Nitrilotriasetik asit, trisodyum tuz çözeltisi		D		
Nitrobenzen	1662	B		
o-Nitrofenol (erimiş)	1663	B		
1- veya 2-Nitropropan	2608	D		
Nitropropan(%60)/Nitroetan (%40) karışımı	1993	D		
o- veya p-Nitrotoluenleri	1664	C		
Nonan (bütün izomerler)	1920	(C)		
Nonanoik asit (bütün izomerler)		D		
Nonen		B		
Nonil alkol (bütün izomerler)		C		
Nonil metakrilat monomer		(D)		
Nonilfenol		A	0,1	0,05
Nonil fenol poli(4-12) etoksilatlar		B		
Oktan (bütün izomerler)	1262	(C)		
Oktanoik asit (bütün izomerler)		D		
Oktanol (bütün izomerler)		C		
Okten (bütün izomerler)		B		
n-Oktil asetat		D		
Oktil aldehitler		(B)		
Oktil nitratlar (bütün izomerler)		A	0,1	0,05
Olefin karışımları (C5-C7)		C		
Olefin karışımları (C5-C15)		B		
alfa-Olefinler (C6-C18) karışımları		B		

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 12 -

Madde	I	II	III	IV
Oleik asit		D		
Oleum	5831	C		
Palm yağı asidi		(C)		
Palm yağı asidi metil esterleri		D		
Palm stearini		D		
Paraldehit	1264	C		
Pentakloroetan	1669	B		
1,3-Pentadien		C		
Pentaetilenheksamin		D		
Pentan (bütün izomerler)	1265	(C)		
Pentanoik asit		D		
Penten (bütün izomerler)		C		
Perkloroetilen	1897	B		
Fenol	2312	B		
1-Fenil-1-ksilil etan		C		
Fosforik asit	1805	D		
Fosfor, sarı veya beyaz	1381,	A	0,01	0,005
	2447			
Ftalik anhidrid (erimiş)	2214	C		
Pinen	2368	B		
Polialkilen glikol butil eter		D		
Polietilen poliaminler	2734,	(C)		
	2735			
Poliferrik sülfat çözeltisi		(C)		
Polimetilen polifenil izosiyanat	2207	D		
Polipropilen glikol		D		
Potasyum hidroksit çözeltisi	1814	C		
n-Propanolamin		C		
beta-Propiolakton		D		
Propionaldehit	1275	D		
Propiyonik asit	1B48	D		
Propiyonik anhidrit	2496	C		
Propionitril	2404	C		
n-Propil asetat	1276	D		
n-Propilamin	1277	C		
n-Propilbenzen	2364	(C)		
n-Propil klorür		B		
Propilen dimer		(C)		
Propilen glikol etil eter		(D)		
Propilen glikol metil eter		(D)		
Propilen glikol monoalkil eter		(D)		
Propilen oksit	1280	D		
Propilen tetramer	2850	B		
Propilen trimer	2057	B		
Piridin	1282	D		
Kolofan reçine		B		
Kolofan reçine sabunu (orantısız) çözeltisi		B		
Silikon tetraklorür		D		

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 13 -

Madde	I	II	III	IV
Sodyum alüminat çözeltisi		C		
Sodyum borohidrit (%15 veya daha az)/Sodyum hidroksit çözeltisi		C		
Sodyum karbonat çözeltisi		D		
Sodyum dikromat çözeltisi (%70 veya daha az)		C		
Sodyum hidrojen sülfid çözeltisi (%35 veya daha az)	2693	D		
Sodyum hidrosülfür/Amonyum sülfür çözeltisi		B		
Sodyum hidrosülfür çözeltisi (%45 veya daha az)	2949	B		
Sodyum hidroksit çözeltisi	1824	D		
Sodyum hipoklorit çözeltisi (%15 veya daha az)	1791	C		
Sodyum nitrit çözeltisi	1577	B		
Sodyum silikat çözeltisi		D		
Sodyum sülfür çözeltisi		B		
Sodyum sülfid çözeltisi		C		
Sodyum tiyosiyanat çözeltisi (%56 veya daha az)		(B)		
Stiren monomeri	2055	B		
Sülfolan		D		
Sülfürik asit	1830	C		
Sülfürik asit, kullanılmış	1832	C		
Tall yağı (ham ve damıtılmış)		B		
Tall yağı asidi (%20'den az reçine asitleri)		(C)		
Tall yağı sabunu (orantisız) çözeltisi		B		
İç yağ		D		
İç yağ asidi		(D)		
Tetrakloroetan	1702	B		
Tetraetilen pentamin	2320	D		
Tetrahidrofuran	2056	D		
Tetrahidronaftalin		C		
1,2,3,5-Tetrametilbenzen		(C)		
Titanyum tetraklorür	1838	D		
Toluen	1294	C		
Toluendiamin	1709	C		
Toluen diizosiyanat	2078	C		
o-Toluidin	1708	C		
Tribütil fosfat		B		
1,2,4-Triklorobenzen	2321	B		
1,1,1-Trikloroetan	2831	B		
1,1,2-Trikloroetan		B		
Trikloretilen	1710	B		
1,2,3-Trikloropropan		B		
1,1,2-Trikloro-1,2,2-trifloroetan		C		
Trikesil fosfat (%1'den az orto-izomer içeren)		A	0,1	0,05
Trikesil fosfat (%1 veya daha fazla orto-izomer içeren)	2574*	A	0,1	0,05
Trietanolamin		D		
Trietilamin	1296	C		

* UN no. 2574 %3'ten fazla orto-izomer içeren trikesil fosfat için geçerlidir.

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ
(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 14 -

Madde	I	II	III	IV
Trietilbenzen		A	0,1	0,05
Trietilen glikol etil eter		(D)		
Trietilen glikol metil eter		(D)		
Trietilentetramin	2259	D		
Trimetilasetik asit		D		
Trimetilamin		C		
Trimetil benzenler (bütün izomerler)		B		
Trimetilheksametilen diamin (2,2,4- ve 2,4,4-izomerler)	2327	D		
Trimetilheksametilen diizosiyanat (2,2,4- ve 2,4,4-izomerler)	2328	B		
Trimetilol propan polietoksilat		D		
2,2,4-Trimetil-1,3-pentanediol-1-izobütirat		C		
Tripropilen glikol metil eter		(D)		
Trietil fosfat		A	0,1	0,05
Tereparagrafin	1299	B		
Undekanoik asit		(C)		
1-Undesen		B		
Undesil alkol		B		
Üre/Amonyum mono- ve di-hidrojen fosfit/Potasyum klorür çözeltisi		(D)		
Üre/Amonyum nitrat çözeltisi		D		
Üre/Amonyum nitrat çözeltisi (sulu amonyak içeren)		C		
Üre/Amonyum fosfat çözeltisi		D		
n-Valeraldehid	2058	D		
Başka yerde belirtilmemiş bitkisel yağlar:		D		
Kastor yağı				
Hindistancevizi yağı				
Mısır yağı				
Pamuk çekirdeği yağı				
Yer fıstığı yağı				
Bezir yağı				
Zeytin yağı				
Hurma çekirdeği yağı				
Palmiye yağı				
Kolza yağı				
Pirinç kepeği yağı				
Safran yağı				
Susam yağı				
Soya fasulyesi yağı				
Ayçiçek yağı				
Tung yağı				
Vinil asetat	1303	C		
Vinil etil eter	1302	C		
Viniliden klorür	1303	B		
Vinil neodekanoat		B		

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ
(**MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III**)

- 15 -

Madde	I	II	III	IV
Viniltoluen	261B	A	0,1	0,05
Beyaz ispirto, düşük (15-20V) aromatik	1300	(B)		
Ksilenler	1307	C		
Ksilenol	2261	B		

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 16 -

LAHİKA III

Madde	UN Numarası
Aseton	1090
Asetonitril	1648
Başka türü adlandırılmayan alkollü içecekler	
Alkoller (C13 ve üzeri)	
Aminoetildietanolamin/aminoetiletanolamin çözeltisi	
2-Amino-2-hidroksimetil-1,3-propandiol çözeltisi (%40 veya daha az)	
tert-Amil alkol	1105
Elma suyu	
Behenil alkol	
Benzen trikarboksilik asit, trioktil ester	
n-Bütül alkol	1120
sek-Bütül alkol	1120
tert-Bütül alkol	1120
Butil stearat	
Kalsiyum karbonat bulamacı	
Kalsiyum nitrat/Magnezyum nitrat/Potasyum klorür çözeltisi	
Setil/Eikosil metakrilat karışımı	
Setil / stearil alkol	
Klorlu parafinler (C14-C17) (%52 klorlu)	
Kil bulamacı	
Kömür bulamacı	
Dekstroz çözeltisi	
Dietanolamin	
Dietil eter	1155
Dietilen glikol	
Dietilen glikol butil eter	
Dietilen glikol dietil eter	
Dietilen glikol etil eter	
Dietilentriamin pentaasetik asit, pentasodyum tuzu çözeltisi	
Diheptil ftalat	
Dieksil ftalat	
Diizooktil ftalat	
Dioktil ftalat	
Dipropilen glikol	
Dodekan (bütün izomerler)	
Dodesil benzen	
Dodesil metakrilat	
Dodesil/Pentadesil metakrilat karışımı	
Tuzlu sondaj suları:	
Kalsiyum bromür çözeltisi	
Kalsiyum klorür çözeltisi	
Sodyum klorür çözeltisi	
Etil alkol	1170
Etilen karbonat	
Etilen glikol butil eter	2369
Dietilen glikol tert-butül eter	
Etilen-vinil asetat kopolimeri (emülsiyon)	
Yağ asidi (doymuş, C13 ve üzeri)	

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III)

- 17 -

Madde	UN Numarası
Glikoz çözeltisi	
Gliserin	
Gliserol polialkoksilat	
Gliseril triasetat	
Glisin, sodyum tuzu çözeltisi	
Heksametilen glikol	
Heksilen glikol	
İzobütül alkol	1212
İzopropil asetat	1220
İzopropil alkol	1219
Kaolin bulamacı	
Domuz iç yağı	
Lateks:	
Karboksilatlı stiren-Butadiyen kopolimeri	
stiren-butadien kauçuğu	
Ligninsülfonik asit, sodyum tuzu çözeltisi	
Magnezyum klorür çözeltisi	
Magnezyum hidroksit bulamacı	
3-Metoksi-1-butanol	
Metil asetat	1231
Metil alkol	1230
Metil etil keton	
2-Metil-2-hidroksi-3-bütin	
3-Metil-3-metoksi butanol	
3-Metil-3-metoksi bütül asetat	
Melas	
Oktil desil adipat	
alfa-Olefinler (C13-C18)	
Olefinler (C13 ve üzeri, tüm izomerler)	
n-Parafinler (C10-C20)	
Parafin mumu	
Saf vazelin	
Polialüminyum klorür çözeltisi	
Polibütin	
Polietilen glikol dimetil eter	
Polietilen glikoller	
Polipropilen glikol metil eter	
Polisiloksan	
n-Propil alkol	
Propilen glikol	
Propilen-bütülen kopolimeri	
Sodyum alümino silikat bulamacı	
Sodyum klorat çözeltisi (%50 veya daha az)	2428
Sorbitol çözeltisi	
Sülfür (erimiş)	2448
Tetraetilen glikol	
Tridekan	
Tridekanoik asit	

MEPC.34(27) SAYILI KARAR

17 Mart 1989 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ
(**MARPOL 73/78, Ek II Lahika II ve III**)

- 18 -

Madde

UN Numarası

Trietilen glikol

Trietilen glikol butil eter

TriEopropanolamine

Tripropilen glikol

Üre formaldehit reçine çözeltisi

Üre çözeltisi

Bitkisel protein çözeltisi (hidrolize)

Su

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973 (Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973 (Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by International Convention for the Prevention and Control of Marine Pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

BEING DESIROUS of keeping appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78 up to date and compatible with the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) and the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code),

NOTING FURTHER resolution MEPC.32(27) by which the Committee adopted amendments to the IBC Code,

RESOLUTION MEPC.34(27)
adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

RECOGNIZING the need to bring the corresponding amendments to appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78 into force on the date on which the amendments to the IBC Code enter into force,

HAVING CONSIDERED, at its twenty-seventh session, the amendments to appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78 proposed by the Sub-Committee on Bulk Chemicals at its eighteenth session and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention amendments to appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on the date on which the conditions for the entry into force of the amendments to the IBC Code adopted by the Committee by resolution MEPC.32(27) are met, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force six months after their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex.

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

ANNEX

**AMENDMENTS TO APPENDICES II AND III
OF ANNEX II OF MARPOL 73/78**

The lists contained in Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78
are replaced by the following:

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

APPENDIX II

Substance	I	II	III	IV
Acetaldehyde	1089	C		
Acetic acid	2789	D		
Acetic anhydride		D		
Acetone cyanohydrin	1541	A	0.1	0.05
Acrylamide solution (50% or less)	2074	D		
Acrylic acid	2218	D		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	2205	D		
Alcohol (C12-C15) poly(1-3) ethoxylates		A	0.1	0.05
Alcohol (C12-C15) poly(3-11) ethoxylates		A	0.1	0.05
Alcohol (C6-C17)(secondary) poly(3-6) ethoxylates		A	0.1	0.05
Alcohol (C6-C17)(secondary) poly(7-12) ethoxylates		B		
Alkyl acrylate-Vinyl pyridine copolymer in toluene		C		
Alkyl (C9-C17) benzenes		(D)		
Alkyl benzene sulphonic acid	2584, 2586	C		
Alkyl benzene sulphonic acid, sodium salt solution		C		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	B		
Aluminium chloride (30% or less)/Hydrochloric acid (20% or less) solution		D		
Aluminium sulphate solution		D		
2-(2-Aminoethoxy) ethanol	3055	D		
Aminoethyl ethanolamine		(D)		
N-Aminoethylpiperazine	2815	D		
2-Amino-2-methyl-1-propanol (90% or less)		D		
Ammonia aqueous (28% or less)	2672*	C		
Ammonium nitrate solution (93% or less)		D		
Ammonium sulphate solution		D		
Ammonium sulphide solution (45% or less)	2683	B		
Ammonium thiocyanate (25% or less)/Ammonium thiosulphate (20% or less) solution		(C)		
Ammonium thiosulphate solution (60% or less)		(C)		
n-Amyl acetate	1104	C		
sec-Amyl acetate	1104	C		
Amyl acetate, commercial	1104	C		
n-Amyl alcohol	1105	D		
sec-Amyl alcohol	1105	D		
Amyl alcohol, primary	1105	D		
Aniline	1547	C		
Animal and fish oils, n.o.s. including: Cod liver oil Sperm oil		D		
Aviation alkylates (C8 paraffins and iso-paraffins BPT 95 - 120 °C)		(C)		
Benzene and mixtures having 10% benzene or more	1114**	C		
Benzene sulphonyl chloride	2225	D		
Benzyl acetate		C		

Pollution Category in brackets indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources. Until the hazard evaluation is completed the Pollution Category assigned shall be used.

* UN number refers to 10-35%.

** UN number 1114 applies to Benzene.

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
Benzyl alcohol		C		
Benzyl chloride	1738	B		
Brake fluid base mix: (Poly(2-8) alkylene(C2-C3) glycols/Polyalkylene(C2-C10) glycols monoalkyl(C1-C4) ethers and their borate esters)		D		
Butene oligomer		B		
n-Butyl acetate	1123	C		
sec-Butyl acetate	1123	D		
n-Butyl acrylate	2348	B		
Butylamine (all isomers)		C		
Butylbenzenes (all isomers)	2709	(A)	0.1	0.05
Butyl benzyl phthalate		A	0.1	0.05
n-Butyl butyrate		(C)		
Butyl/Decyl/Cetyl/Eicosyl methacrylate mixture		D		
Butylene glycol		D		
1,2-Butylene oxide	3022	C		
n-Butyl ether	1149	C		
Butyl lactate		D		
Butyl methacrylate		D		
n-Butyraldehyde	1129	B		
Butyric acid	2820	D		
gamma-Butyrolactone		D		
Calcium alkyl salicylate		C		
Calcium hydroxide slurry		D		
Calcium hypochlorite solution (15% or less)		C		
Calcium hypochlorite solution (more than 15%)		B		
Calcium naphthenate in mineral oil		A	0.1	0.05
Camphor oil	1130	D		
epsilon-Caprolactam (molten or aqueous solutions)		B		
Carbolic oil		A	0.1	0.05
Carbon disulphide	1131	B		
Carbon tetrachloride	1846	B		
Cashew nut shell oil (untreated)		D		
Chlorinated paraffins (C10-C13)		A	0.1	0.05
Chloroacetic acid (80% or less)	1750	C		
Chlorobenzene	1134	B		
Chloroform	1888	B		
Chlorohydrins (crude)		(D)		
o-Chloronitrobenzene	1578	B		
2- or 3-Chloropropionic acid		(C)		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
m-Chlorotoluene	2238	B		
o-Chlorotoluene	2238	A	0.1	0.05
p-Chlorotoluene	2238	B		
Chlorotoluenes (mixed isomers)	2238	A	0.1	0.05
Choline chloride solutions		D		
Citric acid		D		

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III to Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
Coal tar		A	0.1	0.05
Coal tar naphtha solvent		B		
Coal tar pitch (molten)		D		
Cobalt naphthenate in solvent naphtha		A	0.1	0.05
Coconut oil fatty acid		C		
Coconut oil fatty acid methyl ester		D		
Creosote (coal tar)		A	0.1	0.05
Creosote (wood)		A	0.1	0.05
Cresols (all isomers)	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid, sodium salt solution		A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cycloheptane	2241	(C)		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexanol		C		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexyl acetate		(B)		
Cyclohexylamine	2357	C		
1,3-Cyclopentadiene dimer (molten)		B		
Cyclopentane	1146	(C)		
Cyclopentene		(B)		
p-Cymene	2046	C		
Decahydronaphthalene	1147	(D)		
Decanoic acid		C		
Decene		B		
Decyl acrylate		A	0.1	0.05
Decyl alcohol (all isomers)		B		
Decylbenzene		D		
Diacetone alcohol	1148	D		
Dialkyl (C7-C13) phthalates		D		
Dibutylamine		C		
Dibutyl phthalate		A	0.1	0.05
Dichlorobenzenes (all isomers)	1592	B		
1,1-Dichloroethane	2362	B		
Dichloroethyl ether	1916	B		
1,6-Dichlorohexane		B		
2,7-Dichloroisopropyl ether	2490	C		
Dichloromethane	1593	D		
2,4-Dichlorophenol	2021	A	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxyacetic acid, diethanolamine salt solution		A	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxyacetic acid, dimethylamine salt solution (70% or less)		A	0.1	0.05
2,4-Dichlorophenoxyacetic acid, triisopropanolamine salt solution		A	0.1	0.05
1,1-Dichloropropane		B		
1,2-Dichloropropane	1279	B		
1,3-Dichloropropane		B		

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
1,3-Dichloropropene	2047	B		
Dichloropropene/Dichloropropane mixtures		B		
2,2-Dichloropropionic acid		D		
Diethylamine	1154	C		
Diethylaminoethanol	2686	C		
Diethylbenzene	2049	C		
Diethylene glycol butyl ether acetate		(D)		
Diethylene glycol dibutyl ether		D		
Diethylene glycol ethyl ether acetate		(D)		
Diethylene glycol methyl ether		C		
Diethylene glycol methyl ether acetate		(D)		
Diethylenetriamine	2079	D		
Di-(2-ethylhexyl) adipate		D		
Di-(2-ethylhexyl) phosphoric acid	1902	C		
Diethyl phthalate		C		
Diethyl sulphate	1594	(B)		
Diglycidyl ether of bisphenol A		B		
Diglycidyl ether of bisphenol F		B		
Di-n-hexyl adipate		B		
1,4-Dihydro-9,10-dihydroxy anthracene, disodium salt solution		D		
Diisobutylamine	2361	(C)		
Diisobutylene	2050	B		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisobutyl phthalate		B		
Diisodecyl phthalate		D		
Diisononyl adipate		D		
Diisopropanolamine		C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropylbenzene (all isomers)		A	0.1	0.05
Diisopropyl naphthalene		D		
N,N-Dimethylacetamide solution (40% or less)		D		
Dimethyl adipate		B		
Dimethylamine solution (45% or less)	1160	C		
Dimethylamine solution (greater than 45% but not greater than 55%)	1160	C		
Dimethylamine solution (greater than 55% but not greater than 65%)	1160	C		
N,N-Dimethylcyclohexylamine	2264	C		
Dimethylethanolamine	2051	D		
Dimethylformamide	2265	D		
Dimethyl glutarate		C		
Dimethyl octanoic acid		(C)		
Dimethyl phthalate		C		
2,2-Dimethylpropane-1,3-diol		(D)		
Dimethyl succinate		C		
Dinitrotoluene (molten)	1600	B		

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
Dinonyl phthalate		D		
1,4-Dioxane	1165	D		
Dipentene	2052	C		
Diphenyl		A	0.1	0.05
Diphenyl/Diphenyl ether mixtures		A	0.1	0.05
Diphenyl ether		A	0.1	0.05
Diphenyl ether/Diphenyl phenyl ether mixture		A	0.1	0.05
Diphenylmethane diisocyanate	2489	(B)		
Diphenylol propane-epichlorohydrin resins		B		
Di-n-propylamine	2383	C		
Dipropylene glycol methyl ether		(D)		
Ditridecyl phthalate		D		
Diundecyl phthalate		D		
Dodecene (all isomers)		(B)		
Dodecyl succinic acid, dipotassium salt solution		(D)		
Dodecyl alcohol		B		
Dodecyl diphenyl ether disulphonate solution		B		
Dodecyl phenol		A	0.1	0.05
Drilling brines, containing Zinc salts		(A)	0.1	0.05
Epichlorohydrin	2023	C		
Ethanolamine	2491	D		
2-Ethoxyethanol	1171	D		
2-Ethoxyethyl acetate	1172	C		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acetoacetate		(D)		
Ethyl acrylate	1917	A	0.1	0.05
Ethylamine	1036	(C)		
Ethylamine solutions (72% or less)	2270	(C)		
Ethyl amyl ketone	2271	C		
Ethylbenzene	1175	C		
N-Ethylbutylamine		(C)		
Ethyl butyrate	1180	C		
Ethylcyclohexane		(C)		
N-Ethylcyclohexylamine		D		
Ethylene chlorohydrin	1135	C		
Ethylene cyanohydrin		(D)		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylenediamine, Tetraacetic acid, Tetrasodium salt solution		D		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol		D		
Ethylene glycol acetate		(D)		
Ethylene glycol butyl ether acetate		(C)		
Ethylene glycol diacetate		C		
Ethylene glycol isopropyl ether		D		
Ethylene glycol methyl butyl ether		D		

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
Ethylene glycol methyl ether	1188	D		
Ethylene glycol methyl ether acetate	1189	D		
Ethylene glycol phenyl ether		D		
Ethylene glycol phenyl ether/Diethylene glycol phenyl ether mixture		D		
Ethylene oxide/Propylene oxide mixture with an Ethylene oxide content of not more than 30% in weight	2983	D		
2-Ethylhexanoic acid		D		
2-Ethylhexyl acrylate		B		
2-Ethylhexylamine	2276	B		
Ethylidene norbornene		B		
Ethyl methacrylate	2277	(D)		
o-Ethylphenol		(A)	0.1	0.05
Ethyl propionate	1195	D		
2-Ethyl-3-propylacrolein		(B)		
Ethyltoluene		(B)		
Ferric chloride solutions	2582	C		
Ferric hydroxyethyl ethylenediamine triacetic acid, trisodium salt solution		D		
Ferric nitrate/Nitric acid solution		C		
Formaldehyde solutions (45% or less)	1198, 2209	C		
Formamide		D		
Formic acid	1779	D		
Fumaric adduct of rosin, water dispersion		B		
Furfural	1199	C		
Furfuryl alcohol	2874	C		
Glutaraldehyde solutions (50% or less)		D		
Glycidyl ester of C10 trialkylacetic acid		B		
Glyoxal solution (40% or less)		D		
Heptane (all isomers)	1206	(C)		
n-Heptanoic acid		(D)		
Heptanol (all isomers)		C		
Heptene (all isomers)		C		
Heptyl acetate		(B)		
Hexamethylenediamine adipate (50% in water)		D		
Hexamethylenediamine solution	1783	C		
Hexamethyleneimine	2493	C		
Hexamethylenetetramine solutions		D		
Hexane (all isomers)	1208	(C)		
Hexanoic acid		D		
Hexanol	2282	D		
Hexene (all isomers)		(C)		
Hexyl acetate	1233	B		
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrogen peroxide solutions (over 8% but not over 60%)	2014, 2984	C		

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
Hydrogen peroxide solutions (over 60% but not over 70%)	2015	C		
2-Hydroxyethyl acrylate		B		
N-(Hydroxyethyl) ethylenediamine triacetic acid, trisodium salt solution		D		
Isoamyl acetate	1104	C		
Isoamyl alcohol	1105	D		
Isobutyl acetate	1213	C		
Isobutyl acrylate	2527	B		
Isobutyl formate	2393	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isophorone		D		
Isophoronediamine	2289	D		
Isophorone diisocyanate	2290	B		
Isoprene	1218	C		
Isopropanolamine		C		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropylbenzene	1918	B		
Isopropylcyclohexane		(C)		
Isopropyl ether	1159	D		
Isovaleraldehyde	2058	C		
Lactic acid		D		
Lactonitrile solution (80% or less)		B		
Latex (ammonia inhibited)		D		
Lauric acid		B		
Maleic anhydride	2215	D		
Mercaptobenzothiazol, sodium salt solution		B		
Mesityl oxide	1229	D		
Metam sodium solution		A	0.1	0.05
Methacrylic acid	2531	D		
Methacrylic resin in 1,2-Dichloroethane solution		B		
Methacrylonitrile	3079	(B)		
3-Methoxybutyl acetate	2708	D		
Methyl acetoacetate		D		
Methyl acrylate	1919	B		
Methylamine solutions (42% or less)	1235	C		
Methylamyl acetate	1233	(C)		
Methylamyl alcohol	2053	(C)		
Methyl amyl ketone	1110	(C)		
Methyl butenol		(D)		
Methyl tert-butyl ether	2398	D		
Methyl butyl ketone		D		
Methyl butynol		D		
Methyl butyrate	1237	(C)		
Methylcyclohexane	2296	(C)		
Methylcyclopentadiene dimer		(B)		
2-Methyl-6-ethyl aniline		C		

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex 1 of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
2-Methyl-5-ethyl pyridine	2300	(B)		
Methyl formate	1243	D		
Methyl heptyl ketone		B		
Methyl isobutyl ketone	1245	D		
Methyl methacrylate	1247	D		
Methylnaphthalene		A	0.1	0.05
2-Methyl-1-pentene	2288	C		
Methyl propyl ketone		D		
2-Methylpyridine	2313	B		
4-Methylpyridine	2313	B		
N-Methyl-2-pyrrolidone		B		
Methyl salicylate		(B)		
alpha-Methylstyrene	2303	A	0.1	0.05
Morpholine	2054	D		
Motor fuel anti-knock compounds	1649	A	0.1	0.05
Naphthalene (molten)	2304	A	0.1	0.05
Naphthalene sulphonic acid-formaldehyde copolymer, sodium salt solution		D		
Naphthenic acids		A	0.1	0.05
Neodecanoic acid		C		
Nitrating acid (mixture of sulphuric and nitric acids)	1796	(C)		
Nitric acid (less than 70%)	2031	C		
Nitric acid (70% and over)	2031, 2032	C		
Nitrilotriacetic acid, trisodium salt solution		D		
Nitrobenzene	1662	B		
o-Nitrophenol (molten)	1663	B		
1- or 2-Nitropropane	2608	D		
Nitropropane (60%)/Nitroethane (40%) mixture	1993	D		
o- or p-Nitrotoluenes	1664	C		
Nonane (all isomers)	1920	(C)		
Nonanoic acid (all isomers)		D		
Nonene		B		
Nonyl alcohol (all isomers)		C		
Nonyl methacrylate monomer		(D)		
Nonylphenol		A	0.1	0.05
Nonyl phenol poly(4-12) ethoxylates		B		
Octane (all isomers)	1262	(C)		
Octanoic acid (all isomers)		D		
Octanol (all isomers)		C		
Octene (all isomers)		B		
n-Octyl acetate		D		
Octyl aldehydes		(B)		
Octyl nitrates (all isomers)		A	0.1	0.05
Olefin mixtures (C5-C7)		C		
Olefin mixtures (C5-C15)		B		
alpha-Olefins (C6-C18) mixtures		B		

RESOLUTION MEPC.34(27)
adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
Oleic acid		D		
Oleum	1831	C		
Palm nut oil fatty acid		(C)		
Palm oil fatty acid methyl ester		D		
Palm stearin		D		
Paraldehyde	1264	C		
Pentachloroethane	1669	B		
1,3-Pentadiene		C		
Pentaethylenhexamine		D		
Pentane (all isomers)	1265	(C)		
Pentanoic acid		D		
Pentene (all isomers)		C		
Perchloroethylene	1897	B		
Phenol	2312	B		
1-Phenyl-1-xylyl ethane		C		
Phosphoric acid	1805	D		
Phosphorus, yellow or white	1381, 2447	A	0.01	0.005
Phthalic anhydride (molten)	2214	C		
Pinene	2368	B		
Polyalkylene glycol butyl ether		D		
Polyethylene polyamines	2734, 2735	(C)		
Polyferric sulphate solution		(C)		
Polyethylene polyphenyl isocyanate	2207	D		
Polypropylene glycol		D		
Potassium hydroxide solution	1814	C		
n-Propanolamine		C		
beta-Propiolactone		D		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionic acid	1848	D		
Propionic anhydride	2496	C		
Propionitrile	2404	C		
n-Propyl acetate	1276	D		
n-Propylamine	1277	C		
n-Propylbenzene	2364	(C)		
n-Propyl chloride		B		
Propylene dimer		(C)		
Propylene glycol ethyl ether		(D)		
Propylene glycol methyl ether		(D)		
Propylene glycol monoalkyl ether		(D)		
Propylene oxide	1280	D		
Propylene tetramer	2850	B		
Propylene trimer	2057	B		
Pyridine	1282	D		
Rosin		B		
Rosin soap (disproportionated) solution		B		
Silicon tetrachloride		D		

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
Sodium aluminate solution		C		
Sodium borohydride (15% or less)/Sodium hydroxide solution		C		
Sodium carbonate solution		D		
Sodium dichromate solution (70% or less)		C		
Sodium hydrogen sulphite solution (35% or less)	2693	D		
Sodium hydrosulphide/Ammonium sulphide solution		B		
Sodium hydrosulphide solution (45% or less)	2949	B		
Sodium hydroxide solution	1824	D		
Sodium hypochlorite solution (15% or less)	1791	C		
Sodium nitrite solution	1577	B		
Sodium silicate solution		D		
Sodium sulphide solution		B		
Sodium sulphite solution		C		
Sodium thiocyanate solution (56% or less)		(B)		
Styrene monomer	2055	B		
Sulpholane		D		
Sulphuric acid	1830	C		
Sulphuric acid, spent	1832	C		
Tall oil (crude and distilled)		B		
Tall oil fatty acid (resin acids less than 20%)		(C)		
Tall oil soap (disproportionated) solution		B		
Tallow		D		
Tallow fatty acid		(D)		
Tetrachloroethane	1702	B		
Tetraethylene pentamine	2320	D		
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene		C		
1,2,3,5-Tetramethylbenzene		(C)		
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluenediamine	1709	C		
Toluene diisocyanate	2078	C		
o-Toluidine	1708	C		
Tributyl phosphate		B		
1,2,4-Trichlorobenzene	2321	B		
1,1,1-Trichloroethane	2831	B		
1,1,2-Trichloroethane		B		
Trichloroethylene	1710	B		
1,2,3-Trichloropropane		B		
1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane		C		
Tricresyl phosphate (containing less than 1% ortho-isomer)		A	0.1	0.05
Tricresyl phosphate (containing 1% or more ortho-isomer)	2574*	A	0.1	0.05
Triethanolamine		D		
Triethylamine	1296	C		

* UN number 2574 applies to Tricresyl phosphate containing more than 3% ortho-isomer.

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
Triethylbenzene		A	0.1	0.05
Triethylene glycol ethyl ether		(D)		
Triethylene glycol methyl ether		(D)		
Triethylenetetramine	2259	D		
Trimethylacetic acid		D		
Trimethylamine		C		
Trimethyl benzenes (all isomers)		B		
Trimethylhexamethylene diamine (2,2,4- and 2,4,4- isomers)	2327	D		
Trimethylhexamethylene diisocyanate (2,2,4- and 2,4,4- isomers)	2328	B		
Trimethylol propane polyethoxylate		D		
2,2,4-Trimethyl-1,3-pentanediol-1-isobutyrate		C		
Tripropylene glycol methyl ether		(D)		
Trixylyl phosphate		A	0.1	0.05
Turpentine	1299	B		
Undecanoic acid		(C)		
1-Undecene		B		
Undecyl alcohol		B		
Urea/Ammonium mono- and di-hydrogen phosphite/Potassium chloride solution		(D)		
Urea/Ammonium nitrate solution		D		
Urea/Ammonium nitrate solution (containing aqua Ammonia)		C		
Urea/Ammonium phosphate solution		D		
n-Valeraldehyde	2058	D		
Vegetable oil, n.o.s., including:		D		
Castor oil				
Coconut oil				
Corn oil				
Cottonseed oil				
Groundnut oil				
Linseed oil				
Olive oil				
Palm nut oil				
Palm oil				
Rape seed oil				
Rice bran oil				
Safflower oil				
Sesame oil				
Soya bean oil				
Sunflower oil				
Tung oil				
Vinyl acetate	1301	C		
Vinyl ethyl ether	1302	C		
Vinylidene chloride	1303	B		
Vinyl neodecanoate		B		

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex I of MARPOL 73/78)

Substance	I	II	III	IV
Vinyltoluene	2618	A	0.1	0.05
White spirit, low (15-20%) aromatic	1300	(B)		
Xylenes	1307	C		
Xylenol	2261	B		

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices II and III of Annex II of MARPOL 73/78)

APPENDIX III

Substance	UN number
Acetone	1090
Acetonitrile	1648
Alcoholic beverages, n.o.s.	
Alcohols (C13 and above)	
Aminoethyldiethanolamine/Aminoethylethanolamine solution	
2-Amino-2-hydroxymethyl-1,3-propanediol solution (40% or less)	
tert-Amyl alcohol	1105
Apple juice	
Behenyl alcohol	
Benzene tricarboxylic acid, trioctyl ester	
n-Butyl alcohol	1120
sec-Butyl alcohol	1120
tert-Butyl alcohol	1120
Butyl stearate	
Calcium carbonate slurry	
Calcium nitrate/Magnesium nitrate/Potassium chloride solution	
Cetyl/Eicosyl methacrylate mixture	
Cetyl/Stearyl alcohol	
Chlorinated paraffins (C14-C17) (with 52% chlorine)	
Clay slurry	
Coal slurry	
Dextrose solution	
Diethanolamine	
Diethyl ether	1155
Diethylene glycol	
Diethylene glycol butyl ether	
Diethylene glycol diethyl ether	
Diethylene glycol ethyl ether	
Diethylenetriamine pentaacetic acid, pentasodium salt solution	
Diheptyl phthalate	
Dihexyl phthalate	
Diisooctyl phthalate	
Dioctyl phthalate	
Dipropylene glycol	
Dodecane (all isomers)	
Dodecyl benzene	
Dodecyl methacrylate	
Dodecyl/Pentadecyl methacrylate mixture	
Drilling brines:	
Calcium bromide solution	
Calcium chloride solution	
Sodium chloride solution	
Ethyl alcohol	1170
Ethylene carbonate	
Ethylene glycol butyl ether	2369
Ethylene glycol tert-butyl ether	
Ethylene-Vinyl acetate copolymer (emulsion)	
Fatty acid (saturated, C13 and above)	

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
 TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
 (Appendices II and III of Annex I of MARPOL 73/78)

Substance	UN number
Glucose solution	
Glycerine	
Glycerol polyalkoxylate	
Glyceryl triacetate	
Glycine, sodium salt solution	
Hexamethylene glycol	
Hexylene glycol	
Isobutyl alcohol	1212
Isopropyl acetate	1220
Isopropyl alcohol	1219
Kaolin slurry	
Lard	
Latex:	
Carboxylated styrene-Butadiene copolymer	
Styrene-butadiene rubber	
Lignin sulphonic acid, sodium salt solution	
Magnesium chloride solution	
Magnesium hydroxide slurry	
1-Methoxy-1-butanol	
Methyl acetate	1231
Methyl alcohol	1230
Methyl ethyl ketone	
2-Methyl-2-hydroxy-3-butyne	
3-Methyl-3-methoxy butanol	
3-Methyl-3-methoxy butyl acetate	
Molasses	
Octyl decyl adipate	
alpha-Olefins (C13-C18)	
Olefins (C13 and above, all isomers)	
n-Paraffins (C10-C20)	
Paraffin wax	
Petrolatum	
Polyaluminium chloride solution	
Polybutene	
Polyethylene glycol dimethyl ether	
Polyethylene glycols	
Polypropylene glycol methyl ether	
Polysiloxane	
n-Propyl alcohol	
Propylene glycol	
Propylene-butylene copolymer	
Sodium alumino silicate slurry	
Sodium chlorate solution (50% or less)	2428
Sorbitol solution	
Sulphur (molten)	2448
Tetraethylene glycol	
Tridecane	
Tridecanoic acid	

RESOLUTION MEPC.34(27)

adopted on 17 March 1989

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Appendices I and III of Annex II of MARPOL 73/78)

Substance	UN number
Triethylene glycol	
Triethylene glycol butyl ether	
Triisopropanolamine	
Tripropylene glycol	
Urea formaldehyde resin solution	
Urea solution	
Vegetable protein solution (hydrolyzed)	
Water	

MEPC.36(28) SAYILI KARAR

**Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından 17 Ekim 1989
tarihinde kabul edilmiştir**

**1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978
TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN
KABULÜ**

(MARPOL 73/78 Ek V'te yapılan değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

**Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin Komite görevlerine ilişkin 38(b) Maddesini
HATIRLATARAK,**

Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği
şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973
tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan
itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Gemilerden
Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün
(buradan itibaren "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesini KAYDEDEREK,

Yirmi sekizinci oturumunda, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(a) maddesi uyarınca teklif edilen
ve dolaşıma sokulan 1978 Protokolü üzerinde yapılan değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen
1978 Protokolünün Ekinde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Taraf Devletlerin üçte biri veya daha
fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının yüzde ellisini veya daha
fazlasını oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını öncesinde bildirmedikleri sürece söz
konusu değişikliklerin 17 Ağustos 1990'da kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Tarafları, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf
gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 18 Şubat 1991 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye
DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesi uyarınca, bu kararın onaylı
suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini 1978 tarihli Protokolün V. Ek'ine Taraf olan tüm
Devletlere iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ekinin suretlerini, 1978 tarihli Protokolün V. Eki'ne Taraf
olmayan Örgüt Üyelerine de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

**MARPOL 73/78, EK V'İN KURALLARI
ÜZERİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

(Kural 5 - Özel Alanlarda Çöplerin Bertarafı "Kuzey Denizinin Özel Alan Olarak Belirlenmesi" ve Kural 6 - İstisnalar)

Kural 5 - Özel Alanlarda Çöplerin Bertarafı

Giriş cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(1) Bu Ek'in amaçları doğrultusunda özel alanlar, aşağıdaki gibi tanımlanan Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz alanı, 'Körfezler alanı' ve Kuzey Denizi alanıdır:"

Aşağıdaki yeni (f) alt paragrafı eklenmiştir:

"(f) Kuzey Denizi alanı, içindeki sularla birlikte sınırları aşağıdakilerle çevrili tüm Kuzey Denizi anlamına gelir:

- (i) 62° K enleminin güneyindeki ve 4° B boylamının doğusundaki Kuzey Denizi;**
- (ii) güney sınırı Skaw'ın doğusu ve 57° 44.8' K enlemi olarak belirlenmiş Skagerrak ve**
- (iii) Manş Denizi ve 5° B" boylamının doğusuna ve 48° 30' K" enleminin kuzeyine doğru olan çıkışları.**

Kural 6 - İstisnalar

(c) paragrafı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(c) bu tür bir kaybı önlemek için tüm makul önlemlerin alınmış olması koşuluyla, sentetik balık ağlarının kazara gerçekleşen kaybı".

RESOLUTION MEPC.36(28)

**adopted by the Marine Environment Protection Committee
on 17 October 1989**

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

(Amendments to Annex V of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

**RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime
Organization concerning the functions of the Committee,**

**NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of
Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention")
and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International
Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter
referred to as the "1978 Protocol") which confer upon the appropriate body
of the Organization the function of considering and adopting amendments to
the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),**

**HAVING CONSIDERED, at its twenty-eighth session, amendments to the
1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a)
of the 1973 Convention,**

- 1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention,
amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set
out in the Annex to the present resolution;**
- 2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the
1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted
on 17 August 1990, unless prior to this date one third or more of the Parties,
or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent
or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated
to the Organization their objections to the amendments;**
- 3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii)
of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 18 February
1991 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;**
- 4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e)
of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to Annex V of the
1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of
the amendments contained in the Annex;**
- 5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit to the Members of the
Organization which are not Parties to Annex V of the 1978 Protocol copies of
the resolution and its annex.**

ANNEX

TEXT OF AMENDMENTS TO REGULATIONS
OF ANNEX V OF MARPOL 73/78

(Regulation 5 - Disposal of Garbage within Special Areas
"Designation of the North Sea as a Special Area"
and Regulation 6 - Exceptions)

Regulation 5 - Disposal of Garbage within Special Areas

The introductory sentence was amended to read as follows:

"(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the 'Gulfs area' and the North Sea area which are defined as follows:"

New subparagraph (f) was added as follows:

"(f) The North Sea area means the North Sea proper, including seas therein the boundary between:

- (i) the North Sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;
- (ii) the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57°44.8' N; and
- (iii) the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W" and northward of latitude 48°30'N."

Regulation 6 - Exceptions

Paragraph (c) was amended to read as follows:

"(c) the accidental loss of synthetic fishing nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss".

MEPC.39(29) SAYILI KARAR

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

MEPC.39(29) SAYILI KARAR

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(Uyumlaştırılmış Sörvey ve Sertifikalandırma Sisteminin MARPOL 73/78'in I. ve II. Eklere giriş)

16 Mart 1990 tarihinde kabul edilmiştir

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin Komite görevlerine ilişkin 38. Maddesini HATIRLATARAK,

Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekilde 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokol'ün (buradan itibaren "1978 tarihli Protokol" olarak anılacaktır) VI. maddesini KAYDEDEREK,

Sertifikaların geçerlilik sürelerinin ve bu Sözleşmeler ile gerekli kılınan sörveylerin aralıklarının standartlaştırılması ile ilgili olarak Tanker Emniyeti ve Kirliliğin Engellenmesi konulu 1978 tarihli Uluslararası Konferans'ın 10. kuralı ile IMO'nun 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'ni (1974 SOLAS Sözleşmesi), ilgili 1978 Protokolü (MARPOL 73/78) ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'ni ve 1966 tarihli Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi'ni (1966 Yükleme Sınırı Sözleşmesi) tadil etmek için gerekli eylemleri gerçekleştirmesinin tavsiye edildiğini HATIRLATARAK,

1988 tarihli Harmonize Sörvey ve Sertifikalandırma Sistemi konulu Uluslararası Konferans'ta, diğer hususların yanı sıra 1974 SOLAS Sözleşmesi ve 1966 Yükleme Sınırı Sözleşmesi uyarınca uyumlaştırılmış sörvey ve sertifikalandırma sistemini yürürlüğe koyan 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi ile ilgili 1988 Protokolü'nün (1988 SOLAS Protokolü) ve 1966 tarihli Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi ile ilgili 1988 Protokolü'nün (1988 Yükleme Sınırı Protokolü) kabul edildiğini ve Konferans'ta Deniz Emniyeti Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komitesi'ne aşağıdakiler için gerekli eylemleri gerçekleştirilmelerinin tavsiye edildiğini AYRICA KAYDEDEREK:

- (a) sörvey ve sertifikalandırma gerekliliklerini 1988 SOLAS Protokolü ve 1988 Yükleme Sınırı Protokolü ile uyumlu hale getirmek için MARPOL 73/78, IBC Kod, BCH Kod ve IGC Kod'u tadil etmek ve,
- (b) bu değişiklikleri 1988 SOLAS Protokolü'nün ve 1988 Yükleme Sınırı Protokolü'nün yürürlüğe girdiği tarihte veya buna mümkün olduğunca yakın bir tarihte yürürlüğe sokmak.

Yirmidokuzuncu oturumunda, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(a) maddesi uyarınca teklif edilen ve yürürlüğe sokulan 1978 Protokolü üzerinde yapılan değişiklikleri DEĞERLENDİREK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen 1978 Protokolü'nün Ek'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesi uyarınca, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 tarihli Protokol'e Taraf olan tüm Devletler'e iletmesini TALEP EDER;
3. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(ii) ve (iii) maddeleri uyarınca, kabul tarihi 1 Ağustos 1991'den önce olmamak kaydıyla, şikayetler madde 16(2)(f)(iii)'de öngörüldüğü üzere bu tarihten önce iletilmediği sürece; değişikliklerin, 1988 SOLAS Protokolü ve 1988 Yükleme Sınırı Protokolü'nün yürürlüğe girme koşullarının sağlandığı tarih altı ay sonra kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
4. Tarafları, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, bir önceki paragraf gereğince kabullerinden altı ay sonra değişikliklerin yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
5. Genel Sekreter'den, Taraflar'ın tamamını 1988 SOLAS Protokolü ve 1988 Yükleme Sınırı Protokolü'nün yürürlüğe girme koşullarının sağlandığı tarih ve Sözleşme'nin 16(8) maddesi uyarınca mevcut kararın Ek'inde yer alan 1978 Protokolü değişikliklerinin yürürlüğe gireceği tarih ile ilgili olarak bilgilendirmesini TALEP EDER;
6. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ek'inin suretlerini, 1978 tarihli Protokol'e Taraf olmayan Örgüt Üyeleri'ne de iletmesini ve bunları değişikliklerin yürürlüğe gireceği tarih ile ilgili bilgilendirmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL 73/78 EK I ve II'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 MARPOL 73/78, EK I

Kural 1

Tanımlar

Aşağıdaki yeni tanım eklenmiştir:

"(31) "Yıl dönümü tarihi" her yıl Uluslararası Petrol Kiriliğinin Önlenmesi Sertifikası'nın sona erdiği tarihe denk gelen ay ve günün ifade eder.

Kural 4

Sörveyler ve Denetimler

Mevcut başlık aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Sörveyler"

Mevcut metin aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"(1) Gros tonajı 150 ton ve üzerinde olan her petrol tankeri ile gros tonajı 400 ton ve üzerinde olan tüm diğer gemiler aşağıda belirtilen sörveylere tabidir:

- (a) Gemi hizmete alınmadan önce veya bu Ek'in 5. kuralında öngörülen Sertifika ilk kez düzenlenmeden önce yapılacak ve bu Ek kapsamındaki gemilerin yapısı, ekipmanları, sistemleri, donanımları, düzenlemeleri ve malzemelerinin eksiksiz bir sörveyini içerecek olan bir ilk sörvey. Bu sörvey, yapının, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kod'un yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır.
- (b) Bu Ek'te 8(2), 8(5), 8(6) veya 8(7) sayılı kuralların geçerli olduğu durumlar haricinde, 5 yılı aşmamak kaydıyla İdare tarafından belirlenen aralıklarla yapılacak bir yenileme sörveyi. Bu yenileme sörveyi, yapının, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kod'un yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır.

- (c) Bu kuralın (1)(d) paragrafında belirtilen yıllık sörveylerden birinin yerini almak üzere, Sertifika'nın ikinci yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki 3 ay içinde ya da Sertifika'nın üçüncü yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki 3 ay içinde yapılacak olan bir ara sörvey. Ara sörvey, petrol tahliyesi izleme ve kontrol sistemleri, ham petrol yıkama sistemleri, yağ-su ayırma ekipmanı ve yağ filtreleme sistemleri dahil olmak üzere ekipman ve ilgili pompa ve boru sistemlerinin bu Ek'in uygulanabilir gerekliliklerine tam olarak uygunluğunu ve düzgün çalışır durumda olmasını sağlayacak şekilde yapılır. Bu ara sörveyler, bu Ek'teki kural 5 veya 6 kapsamında düzenlenen Sertifika'da tasdik edilir;
- (d) Paragraf (1)(a)'da bahsedilen yapı, ekipmanlar, donanımlar, düzenlemeler ve malzemelerin genel bir muayenesi de dahil olmak üzere, bu unsurların paragraf (4)'e uygun olarak bakımlarının yapıldığından ve geminin kullanılacağı hizmet için yeterli seviyede bulunduğundan emin olmak için, Sertifika'nın her yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki 3 ay içinde yapılacak bir yıllık sörvey. Bu yıllık sörveyler, bu Ek'teki kural 5 veya 6 kapsamında düzenlenen Sertifika'da tasdik edilir.
- (e) Bu kuralda paragraf (4)'te öngörülen incelemelerden kaynaklanan bir onarımdan sonra veya herhangi bir önemli onarım veya yenileme yapıldığında, koşullara bağlı olarak genel veya kısmi bir ilave sörvey yapılır. Sörvey, gerekli onarım veya yenilemelerin etkili bir şekilde yapıldığından, bu onarım veya yenilemelerin malzeme ve işçiliğinin her bakımdan tatmin edici olduğundan ve geminin her bakımdan bu Ek'in şartlarına uygun olduğundan emin olacak şekilde gerçekleştirilir.
- (2) İdare, bu Ek'in uygulanabilir hükümlerine uyum sağlandığından emin olmak amacıyla, bu kuralın paragraf (1)'inin hükümlerine tabi olmayan gemiler için uygun tedbirleri belirler.
- (3) (a) Bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasına ilişkin olarak gemilerin sörveyleri, İdare'nin yetkilileri tarafından yapılır. Ancak İdare, sörveyleri bu amaç için görevlendirdiği sörveyörlere veya tarafınca tanınan kuruluşlara yaptırabilir,
- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafında belirtildiği gibi sörvey yapmaları için sörveyörleri görevlendiren veya kuruluşları tanıyan bir İdare, asgari olarak, görevlendirilen herhangi bir sörveyör veya tanınmış kuruluşa aşağıdakileri yapma yetkisi verir:
- (i) gemide onarımların yapılmasını talep etmek; ve
- (ii) Liman Devleti'nin uygun makamları tarafından talep edilmesi halinde sörveyler yapmak.

İdare, görevlendirilen sövreyörlere veya tanınmış kuruluşlara verilen yetkiye dair özel sorumlulukları ve koşulları, bu Protokol'ün Tarafları'nın bilgilendirilmesi için Örgüt'e bildirir.

- (c) Görevlendirilen bir sövreyör veya tanınmış kuruluşun geminin veya ekipmanlarının durumunun Sertifika'daki bilgilerle önemli ölçüde uymadığını veya geminin, kendisi veya içindeki kişiler için tehlike arz etmeden veya deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden denize açılmaya uygun olmadığını tespit etmesi halinde bu sövreyör veya kuruluş, derhal düzeltici önlemlerin alınmasını sağlar ve İdare'yi zamanında bilgilendirir. Böyle bir düzeltici önlem alınmazsa, Sertifika geri çekilmelidir ve İdare derhal bilgilendirilir, gemi başka bir Taraf'ın limanındaysa, liman Devleti'nin ilgili makamlarına da derhal bilgi verilir. İdare'nin bir yetkilisi, görevlendirilmiş bir sövreyör veya tanınmış bir kuruluşun liman Devleti'nin ilgili makamlarını bilgilendirmesi üzerine, ilgili liman Devleti Hükümeti, bu kural kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeleri için yetkilil, sövreyör veya kuruluşu gerekli yardımı sağlar. Uygulanabilir olduğu durumlarda ilgili liman Devleti'nin Hükümeti geminin, deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden en yakın uygun onarım sahasına gitmek amacıyla limanı terk edene kadar denize açılmamasını sağlamak için gerekli adımları atar.
- (d) İlgili İdare, her halükârda sövreyin eksiksizliğini ve etkinliğini garanti eder ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri sağlamayı taahhüt eder.
- (4) (a) Geminin deniz çevresine makul olmayan bir seviyede zarar vermeden denize açılmaya uygun olduğundan emin olmak için geminin ve ekipmanların durumu, bu Sözleşme'nin hükümlerine uygun olarak muhafaza edilir.
- (b) Bu kuralın paragraf (1)'indeki herhangi bir sövreyin tamamlanmasından sonra, ekipman ve donanımların doğrudan değiştirilmesi haricinde sövrey kapsamında incelenen yapı, ekipmanlar, sistemler, donanımlar, düzenekler veya malzemelerde İdarenin onayı olmaksızın hiçbir değişiklik yapılmaz.
- (c) Bir gemide herhangi bir kaza meydana geldiğinde veya geminin bütünlüğünü veya bu Ek kapsamındaki ekipmanlarının verimliliğini veya eksiksizliğini etkileyen bir kusur tespit edildiğinde, geminin kaptanı veya sahibi, ilgili Sertifika'yı düzenlemekten sorumlu tanınmış kuruluş veya görevlendirilmiş sövreyörü İdare'ye ilk fırsatta bildirir ve bu sövreyör veya kuruluş da bu kuralın paragraf (1)'i kapsamında bir sövreyin gerekli olup olmadığını belirlemek için incelemelerin başlatılmasını sağlar. Gemi başka bir Tarafın bir limanındaysa, geminin kaptanı veya sahibi ayrıca derhal liman Devletinin ilgili makamlarına rapor verir ve görevlendirilen sövreyör veya tanınmış kuruluş böyle bir raporun verilip verilmediğini tespit eder."

- 6 -

Kural 5

Sertifika'nın düzenlenmesi

Mevcut başlık aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Sertifika'nın Düzenlenmesi veya Onaylanması"

Mevcut metin aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

- "(1) Gros tonajı 150 ton ve üzerinde olan herhangi bir petrol tankerine ve gros tonajı 400 ton ve üzerinde olan, Sözleşme'nin diğer Tarafları'nın yetki alanındaki limanlara veya terminallerine sefer yapan diğer tüm gemilere, bu Ek'in 4. kuralının hükümleri uyarınca yapılan bir ilk sömvey veya yenileme sömveyinin yapılması üzerine bir Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası verilir.
- (2) Bu Sertifika, İdare tarafından veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kişi veya kuruluş tarafından verilir veya onaylanır. İdare, her halükârda Sertifika'nın tüm sorumluluğunu üstlenir.
- (3) Bu Ek'in Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından MEPC.39(29) sayılı karar ile kabul edilen değişikliklerinin diğer hükümlerine bakılmaksızın, bu değişikliklerin yürürlüğe girdiği tarihte geçerli olan herhangi bir Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası, değişikliklerin yürürlüğe girmesinden önce bu Kod'un hükümlerine göre süresi dolana kadar geçerliliğini korur".

Kural 6

Sertifika'nın başka bir Hükümet tarafından düzenlenmesi

Mevcut başlık aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Sertifika'nın başka bir Hükümet tarafından Düzenlenmesi veya Onaylanması"

Mevcut metin aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

- "(1) Sözleşme'ye Taraf bir Devlet'in Hükümeti, İdare'nin talebi üzerine, bir geminin sömveyini yaptırabilir ve bu Ek'in hükümlerine uyulduğuna ikna olması halinde, Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası'nı düzenler veya düzenlenmesi için yetki verir ve uygun olduğu durumlarda, bu Ek'e uygun olarak bu Sertifika'yı gemide onaylar veya onaylanması için yetki verir.
- (2) Sertifika'nın bir kopyası ve sömvey raporunun bir kopyası talepte bulunan İdare'ye mümkün olan en kısa sürede iletilir.
- (3) Bu şekilde düzenlenen bir Sertifika, İdare'nin talebi üzerine verildiğine dair bir beyan içerir ve bu Ek'in 5. kuralı uyarınca düzenlenen Sertifika ile aynı etki ve geçerliliğe sahip olur.
- (4) Taraf olmayan bir Devlet'in bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için, Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası düzenlenmez".

Kural 7

Sertifika Formu

Mevcut metin aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası, bu Ek'in lahika II'sinde verilen ömeğe uygun formda düzenlenir. Kullanılan dil İngilizce veya Fransızca değilse, metne bu dillerden birine tercüme de dahil edilir."

Kural 8

Sertifika'nın Süresi

Mevcut başlık aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Sertifika'nın Süresi ve Geçerliliği".

Mevcut metin aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"(1) Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası, İdare tarafından belirlenen ve 5 yılı geçmeyecek bir süre için düzenlenir.

- (2) (a) Paragraf (1)'de belirtilen şartlara bakılmaksızın, yenileme sürveyinin mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden 3 ay öncesine kadar tamamlanmış olması halinde yeni Sertifika'nın geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden itibaren 5 yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.
- (b) Yenileme sürveyinin mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden sonra tamamlanmış olması halinde yeni Sertifika'nın geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden itibaren 5 yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.
- (c) Yenileme sürveyinin mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden üç aydan fazla bir süre önce tamamlanmış olması halinde yeni Sertifika'nın geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden itibaren 5 yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.

(3) Bir Sertifika'nın beş yıldan daha kısa bir süre için düzenlenmiş olması halinde İdare, 5 yıllık bir Sertifika'nın düzenlendiği durumda geçerli olan kural 4(1)(c) ve 4(1)(d)'de belirtilen sürveylerin uygun olduğu şekilde yapılması şartıyla, Sertifika'nın geçerliliğini, bu kuralın paragraf (1)'inde belirtilen maksimum süreye kadar uzatabilir.

(4) Yenileme sürveyinin tamamlanmış olması ve mevcut Sertifika'nın geçerlilik süresinin sona ermesinden önce yeni bir Sertifika düzenlenememesi veya gemiye yerleştirilememesi durumunda, İdare tarafından yetkilendirilen kişi veya kuruluş mevcut Sertifika'yı onaylayabilir ve bu Sertifika, sona erme tarihinden itibaren 5 ayı geçmemek üzere ek bir süre için geçerli olarak kabul edilir.

(5) Sertifika'nın süresi dolduğunda gemi sörvey yapılacak limanda değilse, İdare Sertifika'nın geçerlilik süresini uzatabilir, ancak bu uzatma yalnızca, geminin sörveyin yapılacağı limana olan seferini tamamlamasına izin vermek amacıyla ve sadece bunu yapmanın uygun ve makul görüldüğü durumlarda yapılır. Hiçbir Sertifika 3 aydan daha uzun bir süre uzatılmaz ve uzatma verilen bir gemi, sörveye tabi tutulacağı limana vardığında, bu uzatma nedeniyle yeni bir Sertifika olmadan o limandan ayrılma hakkına sahip olmaz. Yenileme sörveyi tamamlandığında, yeni Sertifika, mevcut Sertifika'nın uzatma verilmeden önceki haliyle sona erdiği tarihten itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

(6) Kısa seferler yapan bir gemiye verilen ve bu kuralın yukarıdaki hükümleri uyarınca uzatılmış olan bir Sertifika'nın geçerliliği, üzerinde belirtilen sona erme tarihinden itibaren bir aylık bir süre için İdare tarafından uzatılabilir. Yenileme sörveyi tamamlandığında, yeni Sertifika, mevcut Sertifika'nın uzatma verilmeden önceki haliyle sona erdiği tarihten itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

(7) İdare tarafından belirlenen özel durumlarda, yeni bir Sertifika'nın bu kuralın (2)(b), (5) veya (6) sayılı paragraflarında gerekli kılındığı üzere mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden itibaren olacak şekilde hazırlanmasına gerek duyulmaz. Bu gibi özel durumlarda yeni Sertifika, yenileme sörveyinin tamamlanmasından itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

(8) Bu Ek'in 4. kuralında belirtilen süreden önce yıllık veya ara sörvey tamamlanmış ise:

- (a) Sertifika üzerindeki yıl dönümü tarihi, sörveyin tamamlandığı tarihten sonraki 3 ay içinde bir tarih onaylanarak değiştirilir;
- (b) bu Ek'in 4. kuralı ile öngörülen sonraki yıllık veya ara sörvey, yeni yıl dönümü tarihi kullanılarak kuralda öngörülen aralıklarla tamamlanır;
- (c) bu Ek'in 4. kuralında öngörülen sörveyler arasındaki maksimum zaman aralıklarının aşılması için bir veya birden fazla yıllık veya ara sörvey yapılması kaydıyla, sona erme tarihi aynı bırakılabilir.

(9) Bu Ek'teki kural 5 veya 6 kapsamında düzenlenen bir Sertifika, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirir:

- (a) ilgili sörveylerin bu Ek'teki kural 4(1) kapsamında belirtilen süreler içinde tamamlanmaması;
- (b) Sertifika'nın bu Ek'teki kural 4(1)(c) veya 4(1)(d) uyarınca onaylanmamış olması.

- (c) Geminin başka bir Devlet'in bayrağına transfer edilmesi. Yeni bir Sertifika ancak, geminin bu Ekt'eki kural 4(4)(a) ve 4(4)(b)'nin şartlarına uygun olduğuna yeni Sertifika veren Hükümet'in tamamen ikna olması halinde düzenlenir. Taraflar arasında bir transfer söz konusu olduğunda, transferin yapılmasından itibaren 3 ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıma hakkına sahip olduğu bayrağın ait olduğu Taraf'ın Hükümeti, geminin transfer öncesinde taşıdığı Sertifika'nın suretlerini ve varsa ilgili sörvey raporlarının suretlerini İdare'ye en kısa zamanda iletir."

Lahika II

SERTİFİKA FORMU

Mevcut Sertifika Formu aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"ULUSLARARASI PETROL KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ SERTİFİKASI

(Not: Bu Sertifika, İnşaat ve Ekipman Kaydı ile desteklenir)

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği ve MEPC.39(29) sayılı kararlar tadil edildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)

Yetkili:

.....
(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri^{1/}

Geminin adı

Ayırt edici rakam veya harfler

Tescil limanı

Gros tonaj

Geminin dedveyti (metrik ton)^{2/}

IMO numarası^{3/}

Gemi tipi^{4/}:

Petrol tankeri

Sözleşme'nin I. Ek'inin 2(2) sayılı kuralı kapsamına giren yük tankları bulunan, petrol tankeri dışındaki gemi.

Yukarıdakilerden herhangi biri dışındaki yük gemisi.

BU BELGE AŞAĞIDAKİLERİ TASDİK EDER:

- 1 Gemi, Sözleşme'nin I. Ek'indeki 4. kuralın gerekliliklerine uygun olarak söreveye tabi tutulmuştur.
- 2 Sörvey sonucunda, geminin yapısının, ekipmanlarının, sistemlerinin, donanımlarının, düzenlemelerinin ve malzemelerinin ve bunların durumunun her bakımdan yeterli olduğu ve geminin Sözleşme Ek I'in gerekliliklerine uygun olduğu anlaşılmıştır.

Bu Sertifika şu tarihe kadar geçerlidir:^{5/}
ve Sözleşme'nin I. Ek'inin 4. kuralı uyarınca sörevlere tabidir.

Verildiği yer
(Sertifika'nın verildiği yer)

.....
(Verildiği tarih)

.....
(Sertifika'yı düzenleyen yetkilinin imzası)

(Makamın damgası veya mührü)

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERE İLİŞKİN ONAY

Sözleşme Ek I kural 4 ile gerekli kılınan şekilde yapılan bir sömveyde, geminin Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu TASDİK EDER:

Yıllık sömvey: İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın damgası veya mührü)

Yıllık/Ara^{A/} sömvey: İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih

(Makamın damgası veya mührü)

Yıllık/Ara^{A/} sömvey: İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın damgası veya mührü)

Yıllık sömvey: İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın damgası veya mührü)

Kural 8(8)(c) uyarınca yıllık/ara sörvey

Sözleşme Ek I kural 8(8)(c) uyarınca gerçekleştirilen bir yıllık/ara sörveyde^{4/}, geminin Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu TASDİK EDER.

İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın damgası veya mührü)

Kural 8(3)'ün geçerli olduğu durumlarda 5 yıldan daha kısa bir süre için geçerli olan Sertifikaların uzatılmasına ilişkin onay

Gemi, Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygundur ve bu Sertifika, Sözleşme Ek I kural 8(3) uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:

İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın damgası veya mührü)

Yenileme sürveyinin tamamlandığı ve kural 8(4)'ün geçerli olduğu durumlarda onay

Gemi, Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygundur ve bu Sertifika, Sözleşme Ek I kural 8(4) uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:

İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın damgası veya mührü)

Kural 8(5) veya 8(6)'nın geçerli olduğu durumlarda sürveyin yapılacağı limana ulaşınca kadar veya bir ek süre boyunca Sertifika'nın geçerliliğinin uzatılmasına ilişkin onay

Bu Sertifika, Sözleşme Ek 1 kural 8(5) veya 8(6)4/ uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir.....

İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....

(Makamın damgası veya mührü)

Kural 8(8)'in geçerli olduğu durumlarda yıl dönümü tarihinin ileriye alınmasına ilişkin onay

Sözleşme Ek I kural 8(8) uyarınca belirlenen yeni yıl dönümü tarihi:

.....

İmza

(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih

(Makamın damgası veya mührü)

Sözleşme Ek I kural 8(8) uyarınca belirlenen yeni yıl dönümü tarihi:

.....

İmza

(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih

(Makamın damgası veya mührü)".

- 1/ Alternatif olarak, geminin bilgileri kutulara yatay olarak yerleştirilebilir.
- 2/ Petrol tankerleri için.
- 3/ Karar A.600(15) - IMO Gemi Kimlik Numarası Planı uyarınca, bu bilgiler isteğe bağlı olarak dahil edilebilir.
- 4/ Uygun şekilde siliniz.
- 5/ Sözleşme Ek I kural 8(1) uyarınca İdare tarafından belirtilen sona erme tarihini giriniz. Bu tarihin günü ve ayı, Sözleşme Ek 1 kural 8(8) uyarınca değiştirilmedikçe, Sözleşme Ek VI kural 1(31)'te tanımlanan yıl dönümü tarihine karşılık gelir.

2 MARPOL 73/78, EK II

Kural 1

Tanımlar

Aşağıdaki yeni tanım eklenmiştir:

"(14) "Yıl dönümü tarihi" Dökme Tehlikeli Kimyasallar Taşınması için Uluslararası Kirlilik Önleme Sertifikası'nın sona erdiği ay ve günü ifade eder."

Kural 10

Sörveyler

Mevcut metin aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"(1) Zararlı sıvı maddeleri dökme halde taşıyan gemiler, aşağıda belirtilen sörveylere tabidir:

- (a) Gemi hizmete alınmadan önce veya bu Ek'in 11. kuralında öngörülen Sertifika ilk kez düzenlenmeden önce yapılacak ve bu Ek kapsamındaki gemilerin yapısı, ekipmanları, sistemleri, donanımları, düzenlemeleri ve malzemelerinin eksiksiz bir sörveyini içerecek olan bir ilk sörvey. Bu sörvey, yapının, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kod'un yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır.
- (b) Bu Ek'te 12(2), 12(5), 12(6) veya 12(7) sayılı kuralların geçerli olduğu durumlar haricinde, 5 yılı aşmamak kaydıyla İdare tarafından belirlenen aralıklarla yapılacak bir yenileme sörveyi. Bu yenileme sörveyi, yapının, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kod'un yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır.
- (c) Bu kuralın (1)(d) paragrafında belirtilen yıllık sörveylerden birinin yerini almak üzere, Sertifika'nın ikinci yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki 3 ay içinde ya da Sertifika'nın üçüncü yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki 3 ay içinde yapılacak olan bir ara sörvey. Ara sörvey, ekipmanların ve ilgili pompa ve boru sistemlerinin Kod'un yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun ve iyi durumda olduğundan emin olacak şekilde yapılır. Bu ara sörveyler, bu Ek'teki kural 11 kapsamında düzenlenen Sertifika'da tasdik edilir.
- (d) Paragraf (1)(a)'da bahsedilen yapı, ekipmanlar, donanımlar, düzenlemeler ve malzemelerin genel bir muayenesi de dahil olmak üzere, bu unsurların paragraf (3)'e uygun olarak bakımlarının yapıldığından ve geminin kullanılacağı hizmet için yeterli seviyede bulunduğundan emin olmak için, Sertifika'nın her yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki 3 ay içinde yapılacak bir yıllık sörvey. Bu yıllık sörveyler, bu Ek'teki kural 11 kapsamında düzenlenen Sertifika'da tasdik edilir.

- (e) Bu kuralda paragraf (3)'te öngörülen incelemelerden kaynaklanan bir onarımdan sonra veya herhangi bir önemli onarım veya yenileme yapıldığında, koşullara bağlı olarak genel veya kısmi bir ilave sörvey yapılır. Sörvey, gerekli onarım veya yenilemelerin etkili bir şekilde yapıldığından, bu onarım veya yenilemelerin malzeme ve işçiliğinin her bakımdan tatmin edici olduğundan ve geminin her bakımdan bu Ek'in şartlarına uygun olduğundan emin olacak şekilde gerçekleştirilir.
- (2) (a) Bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasına ilişkin olarak gemilerin sörveyleri, İdarenin yetkilileri tarafından yapılır. Ancak İdare, sörveyleri bu amaç için görevlendirdiği sörveyörlere veya tarafınca tanınan kuruluşlara yaptırabilir.
- (b) Bu paragrafın (a) alt paragrafında belirtildiği gibi sörvey yapmaları için sörveyörleri görevlendiren veya kuruluşları tanıyan bir İdare, asgari olarak, görevlendirilen herhangi bir sörveyör veya tanınmış kuruluşa aşağıdakileri yapma yetkisi verir:
- (i) gemide onarımların yapılmasını talep etmek; ve
- (ii) liman Devleti'nin uygun makamları tarafından talep edilmesi halinde sörveyler yapmak.

İdare, görevlendirilen sörveyörlere veya tanınmış kuruluşlara verilen yetkiye dair özel sorumlulukları ve koşulları, bu Sözleşme'nin Tarafları'nın bilgilendirilmesi için Örgüt'e bildirir.

- (c) Görevlendirilen bir sörveyör veya tanınmış kuruluşun geminin veya ekipmanlarının durumunun Sertifika'daki bilgilerle önemli ölçüde uymadığını veya geminin, kendisi veya içindeki kişiler için tehlike arz etmeden veya deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden denize açılmaya uygun olmadığını tespit etmesi halinde bu sörveyör veya kuruluş, derhal düzeltici önlemlerin alınmasını sağlar ve İdare'yi zamanında bilgilendirir. Böyle bir düzeltici önlem alınmazsa, Sertifika geri çekilmelidir ve İdare derhal bilgilendirilir, gemi başka bir Taraf'ın limanındaysa, liman Devleti'nin ilgili makamlarına da derhal bilgi verilir. İdare'nin bir yetkilisi, görevlendirilmiş bir sörveyör veya tanınmış bir kuruluşun liman Devleti'nin ilgili makamlarını bilgilendirmesi üzerine, ilgili liman Devleti Hükümeti, bu kural kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeleri için yetkili, sörveyör veya kuruluşa gerekli yardımı sağlar. Uygulanabilir olduğu durumlarda ilgili liman Devleti'nin Hükümeti geminin, deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden en yakın uygun onarım sahasına gitmek amacıyla limanı terk edene kadar denize açılmamasını sağlamak için gerekli adımları atar.

- (d) İlgili İdare, her halükârda sörveyin eksiksizliğini ve etkinliğini garanti eder ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri sağlamayı taahhüt eder.
- (3) (a) Geminin deniz çevresine makul olmayan bir seviyede zarar vermeden denize açılmaya uygun olduğundan emin olmak için geminin ve ekipmanların durumu, bu Sözleşme'nin hükümlerine uygun olarak muhafaza edilir.
- (b) Bu kuralın paragraf (1)'indeki herhangi bir sörveyin tamamlanmasından sonra, ekipman ve donanımların doğrudan değiştirilmesi haricinde sörvey kapsamında incelenen yapı, ekipmanlar, sistemler, donanımlar, düzenekler veya malzemelerde İdarenin onayı olmaksızın hiçbir değişiklik yapılmaz.
- (c) Bir gemide herhangi bir kaza meydana geldiğinde veya geminin bütünlüğünü veya bu Ek kapsamındaki ekipmanlarının verimliliğini veya eksiksizliğini etkileyen bir kusur tespit edildiğinde, geminin kaptanı veya sahibi, ilgili Sertifika'yı düzenlemekten sorumlu tanınmış kuruluş veya görevlendirilmiş sörveyörü İdare'ye ilk fırsatta bildirir ve bu sörveyör veya kuruluş da bu kuralın paragraf (1)'i kapsamında bir sörveyin gerekli olup olmadığını belirlemek için incelemelerin başlatılmasını sağlar. Gemi başka bir Taraf'ın bir limanındaysa, geminin kaptanı veya sahibi ayrıca derhal liman Devleti'nin ilgili makamlarına rapor verir ve görevlendirilen sörveyör veya tanınmış kuruluş böyle bir raporun verilip verilmediğini tespit eder.

Kural 11

Sertifikaların düzenlenmesi

Mevcut başlık aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Sertifika'nın Düzenlenmesi veya Onaylanması"

Mevcut metin aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"(1) Zararlı Sıvı Maddelerin Dökme Olarak Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kirliliğin Önlenmesi Sertifikası, zararlı sıvı maddeleri dökme olarak taşıyan ve Sözleşme'nin diğer Tarafları'nın yetkisi altındaki limanlara veya terminallere sefer yapan gemiler için bu Ek'in 10. kuralı hükümlerine uygun olarak bir ilk sörvey veya yenileme sörveyinden sonra düzenlenir.

(2) Bu Sertifika, İdare tarafından veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kişi veya kuruluş tarafından verilir veya onaylanır. İdare, her halükârda Sertifika'nın tüm sorumluluğunu üstlenir.

- (3) (a) Sözleşme'ye Taraf bir Devlet'in Hükümeti, İdare'nin talebi üzerine, bir geminin sörfeyini yaptırabilir ve bu Ek'in hükümlerine uyulduğuna ikna olması halinde, Zararlı Sıvı Maddelerin Dökme Olarak Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kirliğin Önlenmesi Sertifikası'nı düzenler veya düzenlenmesi için yetki verir ve uygun olduğu durumlarda, bu Ek'e uygun olarak bu Sertifika'yı gemide tasdik eder veya tasdik edilmesi için yetki verir.
- (b) Sertifika'nın bir kopyası ve sörfey raporunun bir kopyası talepte bulunan İdare'ye mümkün olan en kısa sürede iletilir.
- (c) Bu şekilde düzenlenen bir Sertifika, İdare'nin talebi üzerine verildiğine dair bir beyan içerir ve bu kuralın paragraf (1)'i uyarınca düzenlenen Sertifika ile aynı etki ve geçerliliğe sahip olur.
- (d) Taraf olmayan bir Devlet'in bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için, Zararlı Sıvı Maddelerin Dökme Halde Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kirlilik Önleme Sertifikası düzenlenmez.
- (4) Zararlı Sıvı Maddelerin Dökme Olarak Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kirlilik Önleme Sertifikası, bu Ek'in lahika V'inde verilen örneğe uygun formda düzenlenir. Kullanılan dil İngilizce veya Fransızca değilse, metne bu dillerden birine tercüme de dahil edilir.
- (5) Bu Ek'in Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından MEPC.39(29) sayılı karar ile kabul edilen değişikliklerinin diğer hükümlerine bakılmaksızın, bu değişikliklerin yürürlüğe girdiği tarihte geçerli olan herhangi bir Zararlı Sıvı Maddelerin Dökme Halde Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kirlilik Önleme Sertifikası, değişikliklerin yürürlüğe girmesinden önce bu Kod'un hükümlerine göre süresi dolana kadar geçerliliğini korur."

Kural 12

Sertifika'nın Süresi

Mevcut başlık aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Sertifika'nın Süresi ve Geçerliliği".

Mevcut metin aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"(1) Zararlı Sıvı Maddelerin Dökme Olarak Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kirlilik Önleme Sertifikası, İdare tarafından belirlenen ve 5 yılı geçmeyecek bir süre için düzenlenir.

- (2)(a) Paragraf (1)'de belirtilen şartlara bakılmaksızın, yenileme sürveyinin mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden 3 ay öncesine kadar tamamlanmış olması halinde yeni Sertifika'nın geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden itibaren 5 yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.
- (b) Yenileme sürveyinin mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden sonra tamamlanmış olması halinde yeni Sertifika'nın geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden itibaren 5 yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.
- (c) Yenileme sürveyinin mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden 3 aydan fazla bir süre önce tamamlanmış olması halinde yeni Sertifika'nın geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden itibaren 5 yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.
- (3) Bir Sertifika'nın 5 yıldan daha kısa bir süre için düzenlenmiş olması halinde İdare, 5 yıllık bir Sertifika'nın düzenlendiği durumda geçerli olan kural 10(1)(c) ve 10(1)(d)'de belirtilen sürveylerin uygun olduğu şekilde yapılması şartıyla, Sertifika'nın geçerliliğini, paragraf (1)'de belirtilen maksimum süreye kadar uzatabilir.
- (4) Yenileme sürveyinin tamamlanmış olması ve mevcut Sertifika'nın geçerlilik süresinin sona ermesinden önce yeni bir Sertifika düzenlenememesi veya gemiye yerleştirilememesi durumunda, İdare tarafından yetkilendirilen kişi veya kuruluş mevcut Sertifika'yı onaylayabilir ve bu Sertifika, sona erme tarihinden itibaren 5 ayı geçmemek üzere ek bir süre için geçerli olarak kabul edilir.
- (5) Sertifika'nın süresi dolduğunda gemi sürvey yapılacak limanda değilse, İdare Sertifika'nın geçerlilik süresini uzatabilir, ancak bu uzatma yalnızca, geminin sürveyin yapılacağı limana olan seferini tamamlamasına izin vermek amacıyla ve sadece bunu yapmanın uygun ve makul görüldüğü durumlarda yapılır. Hiçbir Sertifika 3 aydan daha uzun bir süre uzatılmaz ve uzatma verilen bir gemi, sürveye tabi tutulacağı limana vardığında, bu uzatma nedeniyle yeni bir Sertifika olmadan o limandan ayrılma hakkına sahip olmaz. Yenileme sürveyi tamamlandığında, yeni Sertifika, mevcut Sertifika'nın uzatma verilmeden önceki haliyle sona erdiği tarihten itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.
- (6) Kısa seferler yapan bir gemiye verilen ve bu kuralın yukarıdaki hükümleri uyarınca uzatılmış olan bir Sertifika'nın geçerliliği, üzerinde belirtilen sona erme tarihinden itibaren bir aylık bir süre için İdare tarafından uzatılabilir. Yenileme sürveyi tamamlandığında, yeni Sertifika, mevcut Sertifika'nın uzatma verilmeden önceki haliyle sona erdiği tarihten itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

- (7) İdare tarafından belirlenen özel durumlarda, yeni bir Sertifika'nın bu kuralın (2)(b), (5) veya (6) sayılı paragraflarında gerekli kılındığı üzere mevcut Sertifika'nın sona erme tarihinden itibaren olacak şekilde hazırlanmasına gerek duyulmaz. Bu gibi özel durumlarda yeni Sertifika, yenileme sürveyinin tamamlanmasından itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.
- (8) Bu Ek'in 10. kuralında belirtilen süreden önce yıllık veya ara sürvey tamamlanmış ise:
- (a) Sertifika üzerindeki yıl dönümü tarihi, sürveyin tamamlandığı tarihten sonraki 3 ay içinde bir tarih onaylanarak değiştirilir;
 - (b) bu Ek'in 10. kuralı ile öngörülen sonraki yıllık veya ara sürvey, yeni yıl dönümü tarihi kullanılarak kuralda öngörülen aralıklarla tamamlanır;
 - (c) bu Ek'in 10. kuralında öngörülen sürveyler arasındaki maksimum zaman aralıklarının aşılması için bir veya birden fazla yıllık veya ara sürvey yapılması kaydıyla, sona erme tarihi aynı bırakılabilir.
- (9) bu Ek'teki kural 11 kapsamında düzenlenen bir Sertifika, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirir:
- (a) ilgili sürveylerin bu Ek'teki kural 10(1) kapsamında belirtilen süreler içinde tamamlanmaması;
 - (b) Sertifika'nın bu Ek'teki kural 10 (l)(c) veya 10(1)(d) uyarınca onaylanmamış olması;
 - (c) geminin başka bir Devlet'in bayrağına transfer edilmesi. Yeni bir Sertifika ancak, geminin bu Ek'teki kural 10(4)(a) ve 10(4)(b)'nin şartlarına uygun olduğu yeni Sertifika veren Hükümet'in tamamen ikna olması halinde düzenlenir. Taraflar arasında bir transfer söz konusu olduğunda, transferin yapılmasından itibaren 3 ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıma hakkına sahip olduğu bayrağın ait olduğu Tarafın Hükümeti, geminin transfer öncesinde taşıdığı Sertifika'nın suretlerini ve varsa ilgili sürvey raporlarının suretlerini İdare'ye en kısa zamanda iletir."

Lahika V

SERTİFİKA FORMU

Mevcut Sertifika Formu aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

**"ZARARLI SIVI MADDELERİN DÖKME OLARAK TAŞINMASINA İLİŞKİN
ULUSLARARASI KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ SERTİFİKASI**

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği ve MEPC.39(29) sayılı kararlarla tadil edildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)

Yetkili:

.....
(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri ^{1/}

Geminin adı.....

Ayırt edici rakam veya harfler

Tescil limanı

Gros tonaj

IMO Numarası ^{2/}

MEPC.39(29) SAYILI KARAR
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

- 23 -

BU BELGE AŞAĞIDAKİLERİ TASDİK EDER:

- 1 Gemi, Sözleşme Ek II'deki 10. kuralın gerekliliklerine uygun olarak sörveye tabi tutulmuştur.
- 2 Sörvey sonucunda, geminin yapısının, ekipmanlarının, sistemlerinin, donanımlarının, düzenlemelerinin ve malzemelerinin ve bunların durumunun her bakımdan yeterli olduğu ve geminin Sözleşme Ek II'nin gerekliliklerine uygun olduğu anlaşılmıştır.
- 3 Gemiye Sözleşme Ek II'nin 5, 5A ve 8 sayılı kurallarında istendiği üzere Prosedürler ve Düzenlemelere İlişkin Standartlar uyarınca bir El Kitabı sağlanmıştır ve geminin El Kitabı'nda açıklanan düzenlemeleri ve ekipmanı her bakımdan tatmin edici düzeyde ve bahsi geçen Standartların uygulanabilir gerekliliklerine uygundur.
- 4 Gemi, Sözleşme Ek II'nin bütün ilgili operasyonel hükümlerinin gözlemlenmesi kaydıyla, aşağıdaki zararlı sıvı maddelerin dökme olarak taşınmasına uygundur.

Zararlı sıvı maddeler	Taşıma koşulları (tank numaraları vb.)
Devamı ek imzalı ve tarihli çizelgelere yer almaktadır ^{3/}	

Bu Sertifika şu tarihe kadar geçerlidir:.....^{4/}
ve Sözleşme Ek II'nin 10. kuralı uyarınca sörveylere tabidir.

Verildiği yer
(Sertifika'nın verildiği yer)

.....
(Verildiği tarih) (Sertifika'yı düzenleyen yetkilinin imzası)

(Makamın damgası veya mührü)

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERE İLİŞKİN ONAY

Sözleşme Ek II kural 10 ile gerekli kılınan şekilde yapılan bir sömveyde, geminin Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu TASDİK EDER:

Yıllık sömvey: İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın damgası veya mührü)

Yıllık/Ara^{3/} sömvey: İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın damgası veya mührü)

Yıllık/Ara^{3/} sömvey: İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın damgası veya mührü)

Yıllık sömvey: İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih

(Makamın damgası veya mührü)

Kural 12(8)(c) uyarınca yıllık/ara sörvey

Sözleşme Ek II kural 12(8)(c) uyarınca gerçekleştirilen bir yıllık/ara sörveyde^{3/}, geminin Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu TASDİK EDER.

İmza.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih.....
(Makamın damgası veya mührü)

Kural 12(3)'ün geçerli olduğu durumlarda 5 yıldan daha kısa bir süre için geçerli olan Sertifikaların uzatılmasına ilişkin onay

Gemi, Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygundur ve bu Sertifika, Sözleşme Ek II kural 12(3) uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:

İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih

(Makamın damgası veya mührü)

Yenileme sürveyinin tamamlandığı ve kural 12(4)'ün geçerli olduğu durumlarda onaylama

Gemi, Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygundur ve bu Sertifika, Sözleşme Ek II kural 12(4) uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:

İmza.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih

(Makamın damgası veya mührü)

Kural 12(5) veya 12(6)'nın geçerli olduğu durumlarda sürveyin yapılacağı limana ulaşınca kadar veya bir ek süre boyunca Sertifika'nın geçerliliğinin uzatılmasına ilişkin onay

Bu Sertifika, Sözleşme Ek II kural 12(5) veya 12(6)^{3f} uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:

İmza
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer -

Tarih.....

(Makamın damgası veya mührü)

Kural 12(8)'in geçerli olduğu durumlarda yıl dönümü tarihinin ileriye alınmasına ilişkin onay

Sözleşme Ek II kural 12(8) uyarınca belirlenen yeni yıl dönümü tarihi:

İmza

.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih

.....
(Makamın damgası veya mührü)

Sözleşme Ek II kural 12(8) uyarınca belirlenen yeni yıl dönümü tarihi:

.....
İmza

.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer

Tarih

.....
(Makamın damgası veya mührü)."

-
- 1/ Alternatif olarak, geminin bilgileri kutulara yatay olarak yerleştirilebilir.
 - 2/ Karar A.600(15) - IMO Gemi Kimlik Numarası Planı uyarınca, bu bilgiler isteğe bağlı olarak dahil edilebilir.
 - 3/ Uygun şekilde siliniz.
 - 4/ Sözleşme Ek II kural 12(1) uyarınca İdare tarafından belirtilen sona erme tarihini giriniz. Bu tarihin günü ve ayı, Sözleşme Ek II kural 12(8) uyarınca değiştirilmedikçe, Sözleşme Ek II kural 1(14)'te tanımlanan yıl dönümü tarihine karşılık gelir.

RESOLUTION MEPC.39(29)

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

(Introduction of the Harmonized System of Survey and Certification
to Annexes I and II of MARPOL 73/78)

adopted on 16 March 1990

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38 of the Convention on the International Maritime
Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of
Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"),
and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International
Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter
referred to as the "1978 Protocol"), which confer upon the appropriate body
of the Organization the function of considering and adopting amendments to
the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

RECALLING that the International Conference on Tanker Safety and
Pollution Prevention, 1978, by resolution 10, recommended that IMO take the
necessary action to amend the International Convention for the Safety of Life
at Sea, 1974 (the 1974 SOLAS Convention), the International Convention for
the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 Protocol
relating thereto (MARPOL 73/78), and the International Convention on Load
Lines, 1966 (the 1966 Load Line Convention), with a view to standardizing the
periods of validity of the certificates as well as the intervals of surveys
required by these Conventions,

NOTING FURTHER that the International Conference on the Harmonized
System of Survey and Certification, 1988, had adopted the Protocol of 1988
relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974
(the 1988 SOLAS Protocol), and the Protocol of 1988 relating to the
International Convention on Load Lines, 1966 (the 1988 Load Line Protocol),
which introduce, *inter alia*, the harmonized system of survey and certification
under the 1974 SOLAS Convention and the 1966 Load Line Convention, and that
the Conference recommended the Maritime Safety Committee and the Marine
Environment Protection Committee to take the necessary action:

- (a) to amend MARPOL 73/78, the IBC Code, the BCH Code and the IGC Code
in order to harmonize their survey and certification requirements
with those of the 1988 SOLAS Protocol and the 1988 Load Line
Protocol and,
- (b) to bring those amendments into force on the same date, or on a date
as close as possible to the date on which the 1988 SOLAS Protocol
and the 1988 Load Line Protocol enter into force.

HAVING CONSIDERED, at its twenty-ninth session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
3. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(ii) and (iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted six months after the date on which the conditions for the entry into force of both the 1988 SOLAS Protocol and the 1988 Load Line Protocol are met, provided that the date of acceptance is not before 1 August 1991, unless prior to that date, objections are communicated to the Organization as provided for in article 16(2)(f)(iii);
4. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force six months after their acceptance in accordance with the preceding paragraph;
5. REQUESTS the Secretary-General to inform all Parties when the conditions for the entry into force of both the 1988 SOLAS Protocol and the 1988 Load Line Protocol are met and, in conformity with article 16(8) of the Convention, when the amendments to the 1978 Protocol contained in the Annex to the present resolution will enter into force;
6. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex and to inform them when the amendments enter into force.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEXES I AND II OF MARPOL 73/78

1 MARPOL 73/78, ANNEX I

Regulation 1

Definitions

New definition is added as follows:

"(31) "Anniversary date" means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate."

Regulation 4

Surveys and Inspections

The existing title is replaced by the following:

"Surveys"

The existing text is replaced by the following:

"(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 8(2), 8(5), 8(6) or 8(7) of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.

- 4 -

- (c) An intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph (1)(d) of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 5 or 6 of this Annex.
- (d) An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph (1)(a) of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph (4) of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 5 or 6 of this Annex.
- (e) An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph (4) of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.
- (2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.
- (3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.
- (b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in subparagraph (a) of this paragraph shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:
- (i) require repairs to a ship; and
 - (ii) carry out surveys, if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

- (c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (d) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.
- (c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made".

- 6 -

Regulation 5

Issue of Certificate

The existing heading is replaced by the following:

"Issue or Endorsement of Certificate"

The existing text is replaced by the following:

"(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

(2) Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

(3) Notwithstanding any other provisions of the amendments to this Annex adopted by the Marine Environment Protection Committee (MEPC) by resolution MEPC.39(29), any International Oil Pollution Prevention Certificate, which is current when these amendments enter into force, shall remain valid until it expires under the terms of this Annex prior to the amendments entering into force".

Regulation 6

Issue of Certificate by another Government

The existing heading is replaced by the following:

"Issue or Endorsement of a Certificate by another Government".

The existing text is replaced by the following:

"(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under regulation 5 of this Annex.

(4) No International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party".

Regulation 7

Form of Certificate

The existing text is replaced by the following:

"The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages".

Regulation 8

Duration of Certificate

The existing heading is replaced by the following:

"Duration and Validity of Certificate".

The existing text is replaced by the following:

- "(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed 5 years.
- (2) (a) Notwithstanding the requirements of paragraph (1) of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.
- (b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.
- (c) When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
- (3) If a Certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1) of this regulation, provided that the surveys referred to in regulation 4(1)(c) and 4(1)(d) of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.
- (4) If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

(5) If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

(6) A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

(7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph (2)(b), (5) or (6) of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

(8) If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 4 of this Annex, then:

- (a) the anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;
- (b) the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 4 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;
- (c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 4 of this Annex are not exceeded.

(9) A Certificate issued under regulation 5 or 6 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 4(1) of this Annex;
- (b) if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation 4(1)(c) or 4(1)(d) of this Annex.

- 9 -

- (c) Upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 4(4)(a) and 4(4)(b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports".

Appendix II

FORM OF CERTIFICATE

The existing Form of Certificate is replaced by the following:

"INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(Note: This Certificate shall be supplemented by a
Record of Construction and Equipment)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention
of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating
thereto, and as amended by resolution MEPC.39(29), (hereinafter referred to as
"the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship ^{1/}

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

Deadweight of ship (metric tons)^{2/}

.....
IMO Number^{3/}

Type of ship^{4/}:

Oil tanker

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under
regulation 2(2) of Annex I of the Convention.

Ship other than any of the above.

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex I of the Convention.
- 2 That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid until5/
subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex I of the Convention.

Issued at
(Place of issue of Certificate)

.....
(Date of issue)	(Signature of authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 4 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate^{4/} survey: Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate^{4/} survey: Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/intermediate survey in accordance with regulation 8(8)(c)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate^{4/} survey in accordance with regulation 8(8)(c) of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 8(3) applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8(3) of Annex I of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 8(4) applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8(4) of Annex I of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 8(5) or 8(6) applies

This Certificate shall, in accordance with regulation 8(5) or 8(6)4/ of Annex I of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 8(8) applies

In accordance with regulation 8(8) of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 8(8) of Annex I of the Convention, the new anniversary date is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)".

-
- 1/ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
- 2/ For oil tankers.
- 3/ In accordance with resolution A.600(15) - IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.
- 4/ Delete as appropriate.
- 5/ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8(1) of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1(31) of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 8(8) of Annex I of the Convention.

- 16 -

2 MARPOL 73/78, ANNEX II

Regulation 1

Definitions

New definition is added as follows:

"(14) "Anniversary date" means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk".

Regulation 10

Surveys

The existing text is replaced by the following:

"(1) Ships carrying noxious liquid substances in bulk shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 11 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 12(2), 12(5), 12(6) or 12(7) of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.
- (c) An intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph (1)(d) of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 11 of this Annex.
- (d) An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph (1)(a) of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph (3) of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 11 of this Annex.

- (e) An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph (3) of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.
- (2) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.
- (b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in subparagraph (a) of this paragraph shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:
- (i) require repairs to a ship; and
 - (ii) carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

- (c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate, or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

- 18 -

- (d) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (3) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.
- (b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.
- (c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made."

Regulation 11

Issue of Certificate

The existing heading is replaced by the following:

"Issue or Endorsement of Certificate".

The existing text is replaced by the following:

"(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 10 of this Annex, to any ship carrying noxious liquid substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

(2) Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

- (3) (a) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.
- (b) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.
- (c) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under paragraph (1) of this regulation.
- (d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.
- (4) The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
- (5) Notwithstanding any other provisions of the amendments to this Annex adopted by the Marine Environment Protection Committee (MEPC) by resolution MEPC.39(29), any International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk, which is current when these amendments enter into force, shall remain valid until it expires under the terms of this Annex prior to the amendments entering into force".

Regulation 12

Duration of Certificate

The existing heading is replaced by the following:

"Duration and Validity of Certificate".

The existing text is replaced by the following:

"(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed 5 years.

- (2)(a) Notwithstanding the requirements of paragraph (1) of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.
- (b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.
- (c) When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
- (3) If a Certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1) of this regulation, provided that the surveys referred to in regulation 10(1)(c) and 10(1)(d) of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.
- (4) If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.
- (5) If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.
- (6) A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

- (7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph (2)(b), (5) or (6) of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.
- (8) If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 10 of this Annex, then:
- (a) the anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;
 - (b) the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 10 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;
 - (c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 10 of this Annex are not exceeded.
- (9) A Certificate issued under regulation 11 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:
- (a) if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 10(1) of this Annex;
 - (b) if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation 10 (1)(c) or 10(1)(d) of this Annex;
 - (c) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 10(4)(a) and 10(4)(b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports".

Appendix V

FORM OF CERTIFICATE

The existing Form of Certificate is replaced by the following:

"INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE
CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention
of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating
thereto, and as amended by resolution MEPC.39(29) (hereinafter referred to as
"the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship ^{1/}

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

IMO Number ^{2/}

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of Annex II of the Convention.
- 2 That the survey showed that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex II of the Convention.
- 3 That the ship has been provided with a Manual in accordance with the Standards for the Procedures and Arrangements as called for by regulations 5, 5A and 8 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the Manual are in all respects satisfactory and comply with the applicable requirements of the said Standards.
- 4 That the ship is suitable for the carriage in bulk of the following noxious liquid substances, provided that all relevant operational provisions of Annex II of the Convention are observed.

Noxious liquid substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)
Continued on additional signed and dated sheets <u>3/</u>	

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 10 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate^{3/} survey: Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate^{3/} survey: Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/intermediate survey in accordance with regulation 12(8)(c)

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate^{3/} survey in accordance with regulation 12(8)(c) of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years
where regulation 12(3) applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 12(3) of Annex II of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and
regulation 12(4) applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and
this Certificate shall, in accordance with regulation 12(4) of Annex II of the
Convention, be accepted as valid until

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port
of survey or for a period of grace where regulation 12(5) or 12(6) applies

This Certificate shall, in accordance with regulation 12(5) or 12(6)^{3/}
of Annex II of the Convention, be accepted as valid until

Signed

(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 12(8) applies

In accordance with regulation 12(8) of Annex II of the Convention, the
new anniversary date is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 12(8) of Annex II of the Convention, the
new anniversary date is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)".

1/ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in
boxes.

2/ In accordance with resolution A.600(15) - IMO Ship Identification Number
Scheme, this information may be included voluntarily.

3/ Delete as appropriate,

4/ Insert the date of expiry as specified by the Administration in
accordance with regulation 12(1) of Annex II of the Convention. The day
and the month of this date correspond to the anniversary date as defined
in regulation 1(14) of Annex II of the Convention, unless amended in
accordance with regulation 12(8) of Annex II of the Convention.

MSC.42(30) SAYILI KARAR (16 Ekim 1990 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

MEPC.42(30) SAYILI KARAR

Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından 16 Kasım 1990 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

(Antarktika bölgesinin MARPOL 73/78, Ek V kapsamında özel alan olarak belirlenmesi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin Komite görevlerine ilişkin 38(b) Maddesini
HATIRLATARAK,

Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle
1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden
Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli
Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin
Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren "1978
Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesini KAYDEDEREK,

Otuzuncu oturumunda, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(a) maddesi uyarınca teklif edilen ve
duyurulan 1978 Protokolü üzerinde yapılan değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

Alanın kırılgan ekosistemlerinin ekolojik önemi dolayısıyla Antarktika alanındaki tüm atıkların
giderilmesi hedefini de DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen 1978
Protokolünün Ekinde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Taraf Devletlerin üçte biri veya daha fazlası
veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının yüzde ellisini veya daha fazlasını
oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını öncesinde bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 16
Eylül 1991'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2.
paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 17 Mart 1992 tarihinde yürürlüğe gireceğini
kaydetmeye DAVET EDER;
4. Antarktika alanı ile ilgili olarak MARPOL 73/78 Ek I'nin 10. Kuralı ve Ek V'in 5. Kuralı gerekliliklerinin,
17 Mart 1992 olacağı öngörülen ve bu karar uyarınca kabul edilen değişikliklerin yürürlüğe girdiği gün
yürürlüğe gireceğine KARAR VERİR;

MSC.42(30) SAYILI KARAR (16 Ekim 1990 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

- 2 -

5. Genel Sekreterden, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve sırasıyla Ek 1 ve 2'de yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in Ek I ve Ek V 'e Taraf olan Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
6. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ekinin suretlerini, MARPOL 73/78'in Ek I veya Ek V'e Taraf olmayan Üye Devletlerine de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

- 3 -

EK 1

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

EK I

PETROL KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Kural 10 aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

Kural 10

Özel Alanlarda Faaliyet Gösteren Gemilerden Kaynaklanan Petrol
Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Yöntemler

(1) Bu Ek'in amaçları doğrultusunda özel alanlar, aşağıdaki gibi tanımlanan Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz alanı, 'Körfezler alanı', Aden Körfezi ve Antarktika alanıdır:

(a) - (f) Değişiklik yok.

(g) "Antarktika alanı, 60° güney enleminin güneyindeki deniz alanı anlamına gelir,

(2) Bu Ek'in 11. kuralının hükümlerine tabi olmak kaydıyla:

(a) Gemi özel bir alanda iken herhangi bir petrol tankerinden veya petrol tankeri olmayan ve gros tonajı 400 ton ve üzerindeki herhangi bir gemiden petrol veya yağlı karışımının denize boşaltılması yasaktır. Antarktika bölgesi ile ilgili olarak, herhangi bir gemiden denize herhangi bir petrol veya yağlı karışımın boşaltılması yasaktır,

(b) Bu Kuralın 2(a) paragrafında Antarktika alanı ile ilgili olarak öngörülenler dışında özel alanda, petrol tankeri olmayan ve gros tonajı 400 tondan daha az olan bir gemiden denize herhangi bir petrol veya yağlı karışımın boşaltımı, atık suyun seyreltme olmaksızın petrol içeriğinin milyonda 15 birimi geçmediği veya alternatif olarak aşağıdaki koşulların tümünün sağlandığı durumlar dışında, yasaktır;

(2)(b) (i), (ii), (iii) Değişiklik yok.

(3) - (7) Değişiklik yok.

- (8) Bu kuralın (7) paragrafına bakılmaksızın, Antarktik alanı için aşağıdaki kurallar geçerlidir:
- (a) Antarktika alanına doğru seyahat eden veya bu bölgeden gelen gemilerin uğrak yaptığı limanlara sahip olan, Sözleşmenin her bir Taraf Ülkesi, gemilerden gelen tüm slaç, kirli balast, tank yıkama suyu ve diğer yağlı artık ve karışımların, gereksiz gecikmeye neden olmadan ve onları kullanan gemilerin ihtiyaçlarına göre alınması için yeterli tesislerin mümkün olan en kısa sürede sağlanmasını taahhüt eder.
 - (b) Sözleşmenin her bir Taraf Ülkesi, Antarktika bölgesine girmeden önce kendi bayrağını taşıyan tüm gemilerin, alanda faaliyet gösterirken tüm slaç, kirli balast, tank yıkama suyu ve diğer yağlı artık ve karışımları tutmak için gemide yeterli kapasiteye sahip bir tank veya tanklarla donatılmasını sağlar ve bu gemilerin bu tür yağlı artıklarını alandan ayrıldıktan sonra bir atık alım tesisine boşaltılmasını sağlayacak şekilde donatıma sahip olmasını sağlar.

- 5 -

EK 2

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN KABULÜ

EK V

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN ÇÖP KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN KURALLAR

Kural 5 aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

Kural 5

Özel Alanlarda Çöplerin Boşaltılması

- (1) Bu Ek'in amaçları doğrultusunda özel alanlar, aşağıdaki gibi tanımlanan Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz alanı, 'Körfezler alanı', Kuzey Denizi alanı ve Antarktika alanıdır:
- (a) - (f) Değişiklik yok.
- (g) Antarktika alanı, 60° güney enleminin güneyindeki deniz alanı anlamına gelir.
- (2) - (4) Değişiklik yok.
- (5) Bu kuralın 4. paragrafına bakılmaksızın, Antarktik alanı için aşağıdaki kurallar geçerlidir:
- (a) Antarktika alanına giden veya buradan gelen gemilerin uğrak yaptığı limanlara sahip olan, Sözleşmeye Taraf her bir Ülke, gemilerden gelen tüm çöplerin, gereksiz gecikmeye neden olmadan ve onları kullanan gemilerin ihtiyaçlarına göre alınması için yeterli tesislerin mümkün olan en kısa sürede sağlanmasını taahhüt eder.
- (b) Sözleşmeye Taraf olan her devletin Hükümeti, kendi bayrağını taşıma hakkına sahip tüm gemilerin, Antarktika alanına girmeden önce, bölgede faaliyet gösterirken tüm çöpleri muhafaza etmek için gemide yeterli kapasiteye sahip olmasını ve alandan ayrıldıktan sonra bu çöpleri bir atık alım tesisine boşaltmak için geminin gerekli donanımlara sahip olmasını sağlar.

RESOLUTION MEPC.42(30)

adopted by the Marine Environment Protection Committee
on 16 November 1990

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

(Designation of Antarctic area as a special area under
Annexes I and V of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime
Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of
Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention")
and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International
Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter
referred to as the "1978 Protocol") which confer upon the appropriate body of
the Organization the function of considering and adopting amendments to the
1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

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

HAVING CONSIDERED ALSO the objective that all wastes are to be removed
from the Antarctic area due to the ecological importance of the fragile
ecosystems of the area,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention,
amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in
the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the
1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted
on 16 September 1991 unless, prior to this date, one third or more of the
Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute
fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet,
have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii)
of 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 17 March 1992
upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. DECIDES that the requirements of Regulation 10 of Annex I and
Regulation 5 of Annex V of MARPOL 73/78 in respect of the Antarctic area shall
take effect on the day the amendments thereto adopted under this resolution
enter into force, which is expected to be 17 March 1992;

5. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to Annexes I and V of MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in Annexes 1 and 2 respectively;
6. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to Annexes I or V of MARPOL 73/78 copies of the resolution and its annexes.

ANNEX 1

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

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 10 is amended to read as follows:

Regulation 10

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

(1) For the purposes of this Annex, the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the "Gulfs area", the Gulf of Aden and the Antarctic area, which are defined as follows:

(a) - (f) No change.

(g) "The Antarctic area means the sea area south of 60° south latitude".

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

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

(b) Except as provided for in respect of the Antarctic area under paragraph 2(a) of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

(2)(b) (i), (ii), (iii) No change.

(3) - (7) No change.

(8) Notwithstanding paragraph (7) of this Regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

- (a) The Government of each Party to the Convention whose ports are used by ships departing en route to or arriving from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.
- (b) The Government of each Party to the Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area.

ANNEX 2

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

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION
BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 5 is amended to read as follows:

Regulation 5

Disposal of Garbage within Special Areas

- (1) For the purposes of this Annex, the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the "Gulfs area", the North Sea area and the Antarctic area, which are defined as follows:
- (a) - (f) No change.
 - (g) The Antarctic area means the sea area south of 60° south latitude.
- (2) - (4) No change.
- (5) Notwithstanding paragraph 4 of this Regulation, the following rules apply to the Antarctic area:
- (a) The Government of each Party to the Convention whose ports are used by ships departing en route to or arriving from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.
 - (b) The Government of each Party to the Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area.
-

MEPC.47(31) SAYILI KARAR
4 Temmuz 1991 tarihinde kabul edilmiştir
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MEPC.47(31) SAYILI KARAR

4 Temmuz 1991 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ
PROTOKOL'ÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL 73/78 Ek I'deki yeni kural 26 ve diğer değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin Komite görevlerine ilişkin 38(a) Maddesi'ni
HATIRLATARAK,

Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekilde
1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden
Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli
Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine
İlişkin Uluslararası Sözleşme ile ilgili 1978 tarihli Protokol'ün (buradan itibaren "1978 Protokolü" olarak
anılacaktır) VI. maddesini KAYDEDEREK,

Örgüt tarafından Kasım 1990'da toplanan Petrol Kirliliğine Hazırlık ve Müdahale konulu
Uluslararası İşbirliği Konferansı'nın, diğer hususların yanı sıra, tüm gemilerin bir gemide petrol kirliliği acil
durum planına sahip olmasını gerekli kılan 1990 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliğine Hazırlık, Müdahale ve
İşbirliği Sözleşmesi'ni kabul ettiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Otuz birinci oturumunda, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(a) maddesi uyarınca teklif edilen ve
dolaşıma sokulan 1978 Protokolü üzerinde yapılan değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen 1978
Protokol'ünün Ek'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletler'in üçte biri
veya daha fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının yüzde ellisini veya
daha fazlasını oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını öncesinde bildirmedikleri sürece söz konusu
değişikliklerin 4 Ekim 1992'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2.
paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 4 Nisan 1993 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye
DAVET EDER;

MEPC.47(31) SAYILI KARAR
4 Temmuz 1991 tarihinde kabul edilmiştir
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 2 -

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletler'ine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin suretlerini, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyeler'ine de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

- 3 -

EK

MARPOL 73/78 EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 Kural 15(3)(a)'nın yedinci cümlesi aşağıdaki iki cümle ile değiştirilmiştir:

"Manuel olarak çalıştırılan alternatif bir yöntem sağlanır ve bu tür bir arıza durumunda kullanılabilir; ancak arızalı ünite mümkün olan en kısa sürede çalışır hale getirilir. Liman Devleti'nin yetkili makâmı, kusurlu bir üniteye sahip tankerin onarım limanına devam etmeden önce bir balast seferi yapmasına izin verebilir."

2 Kural 17'ye aşağıdaki yeni paragraf (3) eklenmiştir:

"(3) Kural 19'da atıfta bulunulan standart boşaltım bağlantısı dışında, slaç tanklarına ve bunlardan dışarı yöne boru tesisatı denize doğrudan bağlantısı olmayacak şekilde düzenlenir."

3 Mevcut metne aşağıdaki yeni bölüm IV eklenmiştir:

"BÖLÜM IV - BİR PETROL KİRLİLİĞİ OLAYINDAN KAYNAKLANAN
KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ

Kural 26

Gemide Petrol Kirliliği Acil Durum Planı

- (1) Gros tonajı 150 ton ve üzerindeki her petrol tankeri ile gros tonajı 400 ton ve üzerindeki petrol tankeri dışındaki her gemide, İdare tarafından onaylanmış bir gemide petrol kirliliği acil durum planı bulundurulur. 4 Nisan 1993 tarihinden sonra inşa edilen gemiler için bu gereklilik, bu tarihten 24 ay sonra geçerli olur.
- (2) Bu plan, Örgüt tarafından geliştirilen Rehberler* uyarınca ve kaptan ve zabıtların çalışma dilinde yazılır. Plan asgari olarak aşağıdakileri içerir:
- (a) Örgüt tarafından hazırlanan rehberlere dayalı olarak, bu Sözleşme'nin 8. maddesi ve I. Protokolü'nde öngörüldüğü şekilde, petrolden kaynaklanan bir kirlilik olayını bildirmek için kaptan veya gemiden sorumlu diğer kişiler tarafından izlenecek prosedür**;

* Örgüt tarafından geliştirilecek "Gemide petrol kirliliği acil durum planlarının geliştirilmesine ilişkin Rehberler"e atıfta bulunmaktadır.

** Örgüt tarafından A.648(16) sayılı kararla kabul edilen "Tehlikeli malları, zararlı maddeleri ve/veya deniz kirleticilerini içeren olayların bildirilmesine ilişkin Rehber de dahil olmak üzere, Gemi raporlama sistemleri ve gemi raporlama gerekliliklerine ilişkin genel ilkeler"e atıfta bulunmaktadır.

- (b) petrolden kaynaklanan bir kirlilik olayı olması durumunda irtibata geçilecek makamların veya kişilerin listesi;
- (c) olayı takiben petrol boşaltımını azaltmak veya kontrol etmek için gemideki kişiler tarafından derhal alınması gereken önlemin ayrıntılı bir açıklaması ve
- (d) kirlilik ile mücadelede ulusal ve yerel makamlarla gemideki eylemleri koordine etmeye yönelik prosedürler ve gemideki irtibat görevlisi."

IOPP Sertifikası'nın IIavelerinin Revize Formları

IOPP Sertifikası IIavelerinin A ve B Formları, aşağıdaki sayfalarda verilenler ile değiştirilmiştir.

FORM A
(1991 yılında revize edilmiştir)

ULUSLARARASI PETROL KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİ SERTİFİKASI'NA (IOPP
SERTİFİKASI) İLAVE

PETROL TANKERLERİ HARİÇ GEMİLER İÇİN

İNŞAA VE EKİPMAN KAYDI

İlgili 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği şekliyle, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (bundan böyle "Sözleşme" olarak anılacaktır) Ek I hükümleri ile ilgili olarak.

Notlar:

- 1 Bu form, IOPP Sertifikası'nda üçüncü kategori olarak sınıflandırılan gemiler, yani "yukarıdakiler dışındaki gemiler" için kullanılacaktır. Sözleşme'nin I. Ek'inin 2(2) sayılı kuralı kapsamına giren yük tankları bulunan, petrol tankerleri ve petrol tankeri dışındaki gemiler için Form B kullanılır.
- 2 Bu Kayıt IOPP Sertifikası'na kalıcı olarak eklenir. IOPP Sertifikası gemide her zaman hazır bulundurulur.
- 3 Asıl kaydın dili İngilizce veya Fransızca değilse, metne bu dillerden birine tercüme de dahil edilir.
- 4 Kutulara, "evet" ve "uygun" yanıtı için çarpı (x) ya da "hayır" ve "uygun değil" yanıtı için (-) işareti koyulur.
- 5 Bu Kayıt'ta belirtilen kurallar, Sözleşme'nin I. Ek'indeki kurallara, kararlar ise Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilenlere atıfta bulunur.

1 GEMİ BİLGİLERİ

- 1.1 Geminin adı.....
- 1.2 Ayırt edici rakam veya harfler.....
- 1.3 Sicil limanı.....
- 1.4 Gros tonaj.....

- 6 -

1.5 İnşa tarihi:

1.5.1 İnşaa sözleşmesinin tarihi

1.5.2 Omurganın konulduğu veya geminin benzer inşaat aşamasında olduğu tarih

1.5.3 Teslimat tarihi

1.6 Büyük dönüşüm tarihi (varsa):

1.6.1 Dönüşüm sözleşmesi tarihi

1.6.2 Dönüşümün başladığı tarih

1.6.3 Dönüşümün tamamlandığı tarih

1.7 Geminin durumu:

1.7.1 Kural 1(6) uyarınca yeni gemi



1.7.2 Kural 1(7) uyarınca mevcut gemi



1.7.3 Gemi, teslimatta öngörülemeyen gecikme dolayısıyla kural 1(7) uyarınca idare tarafından "mevcut gemi" olarak kabul edilmiştir



2 MAKİNE MAHALLERİNİN SİNTİNELERİNDEN VE PETROL YAKIT TANKLARINDAN PETROL SIZINTISININ KONTROLÜNE İLİŞKİN EKİPMAN (kural 10 ve 16)

2.1 Petrol yakıtı tanklarında balast suyunun taşınması:

2.1.1 Gemi normal koşullar altında petrol yakıtı tanklarında balast suyu taşıyabilir



2.2 Kurulu ayırma/filtreleme ekipmanının türü:

2.2.1 Yağlı su ayırma ekipmanı (100 ppm ekipman)



2.2.2 Petrol filtreleme ekipmanı (15 ppm ekipman)



2.3 Kontrol sisteminin türü:

2.3.1 Boşaltım izleme ve kontrol sistemi (kural 16(5))

.1 otomatik durdurma cihazlı



.2 manuel durdurma cihazlı



2.3.2 15 ppm alarmı (kural 16(7))



2.3.3 Özel alanlarda boşaltım için otomatik durdurma cihazı (kural 10(3)(b)(vi))



2.3.4 Petrol içeriği sayacı (karar A.444(XI))

.1 kayıt cihazlı .2 kayıt cihazsız

2.4 Onay standartları:

2.4.1 Ayırma/filtreleme ekipmanı: .1 A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır .2 A.233(VII) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır .3 A.393(X) veya A.233(VII) sayılı kararlara dayanmayan ulusal standartlar uyarınca onaylanmıştır .4 onaylanmamıştır 2.4.2 Proses birimi, A.444(XI) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır 2.4.3 Petrol içeriği sayacı, A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır 2.5 Sistemin maksimum iş hacmim³/saat'tir

2.6 Kural 16'dan feragat

2.6.1 Kural 16(3)(a) uyarınca gemi ile ilgili olarak Kural 16(1) veya (2)'nin gerekliliklerinden feragat edilmiştir. Gemi münhasıran aşağıdakilerde faaliyet göstermektedir:

.1 Özel alan(lar)daki seferler:
.....
......2 Özel alan(lar)ın dışında ve en yakın karadan 12 mil uzaklık dahilinde bulunan, şunlarla kısıtlı seferler:
.....
.....2.6.2 Gemi, tüm yağlı sintine suyunun gemide tutulması içinm³ hacme sahip bekletme tank(lar)ına sahiptir

3 PETROL KALINTILARININ (SLAÇ) TUTULMASI VE BERTARAFI İÇİN KULLANILAN ARAÇLAR (kural 17)

3.1 Gemide aşağıdaki petrol kalıntısı (slaç) tankları bulunur:

Tank ismi	Tank		Konum		Hacim m ³
	Postalar arası yeri	Yanal	Pozisyon		
					Toplam hacimm ³

3.2 Slaç tanklarına ek olarak kalıntıların bertarafı için kullanılan araçlar;

- 3.2.1 petrol kalıntıları için yakma fırını;
kapasite1/saat
- 3.2.2 petrol kalıntılarını yakmak için uygun yardımcı kazan
- 3.2.3 petrol kalıntılarını yakıt ile karıştırmak için kullanılan tank;
kapasitem³
- 3.2.4 diğer kabul edilebilir araçlar:
.....

- 9 -

4 STANDART BOŞALTIM BAĞLANTISI (kural 19)

4.1 Gemide, makine sintinelerinden kaynaklanan kalıntıların kabul tesislerine boşaltılması için, kural 19 uyarınca standart bir tahliye bağlantısı ile donatılmış bir boru hattı bulunmaktadır

5 GEMİDE PETROL KİRLİLİĞİ ACİL DURUM PLANI (kural 26)

5.1 Gemiye kural 26'ya uygun bir gemide petrol kirliliği acil durum planı sağlanmış

6 MUAFİYET

6.1 İdare tarafından, bu Kayıt'ın şu
.....paragraf(lar)ında listelenen unsurlar ile ilgili olarak kural 2(4)(a) uyarınca Sözleşme'nin I. Ek'inin II. bölümünün gerekliliklerinden muafiyet verilmiştir

7 EŞDEĞERLER (kural 3)

7.1 Eşdeğerler, bu Kayıt'ın şu
.....paragraf(lar)ında listelenen Ek I'in belirli gereklilikleri için İdare tarafından onaylanmıştır

Bu Kayıt'ın her bakımdan doğru olduğu TASDİK EDİLMİŞTİR.

Verildiği yer
(Kayıt'ın düzenlendiği yer)

19

.....
(Kayıt'ı düzenleyen yetkilinin imzası)

(Düzenleyici makamın mührü veya damgası)

FORM B
(1991 yılında revize edilmiştir)

ULUSLARARASI PETROL KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİ SERTİFİKASI'NA (IOPP SERTİFİKASI) İLAVE

PETROL TANKERLERİ İÇİN İNŞAAT VE EKİPMAN KAYDI

İlgili 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği şekliyle, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (bundan böyle "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümleri ile ilgili olarak.

Notlar:

- 1 Bu form, IOPP Sertifikası'nda kategorize edilen ilk iki gemi tipi, petrol tankerleri ve Sözleşmenin Ek I'nin 2(2) kuralı uyarınca yük tankerli petrol tankerleri dışındaki gemiler için kullanılır. IOPP Sertifikası'ndaki üçüncü gemi kategorisine giren gemiler için Form A kullanılır.
- 2 Bu Kayıt IOPP Sertifikası'na kalıcı olarak eklenir. IOPP Sertifikası gemide her zaman hazır bulundurulur.
- 3 Asıl kaydın dili İngilizce veya Fransızca değilse, metne bu dillerden birine tercüme de dahil edilir.
- 4 Kutulara, "evet" ve "uygun" yanıtı için çarpı (x) ya da "hayır" ve "uygun değil" yanıtı için (-) işareti koyulur.
- 5 Aksi belirtilmedikçe, bu Kayıt'ta belirtilen kurallarda Sözleşme'nin I. Ek'indeki kurallara atıfta bulunur ve kararlar, Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilenleri ifade eder.

1 GEMİ BİLGİLERİ

- 1.1 Geminin adı
- 1.2 Ayırt edici rakam veya harfler
- 1.3 Sicil limanı
- 1.4 Gros tonaj.....
- 1.5 Geminin taşıma kapasitesi..... (m³)
- 1.6 Geminin dedeyti(metrik ton) (kural 1(22))
- 1.7 Geminin uzunluğu.....(m) (kural 1(18))

1.8 İnşa tarihi:

1.8.1 İnşaat sözleşmesinin tarihi

1.8.2 Omurganın konulduğu veya geminin benzer inşaat aşamasında olduğu tarih

1.8.3 Teslimat tarihi

1.9 Büyük dönüşüm tarihi (varsa):

1.9.1 Dönüşüm sözleşmesi tarihi

1.9.2 Dönüşümün başladığı tarih

1.9.3 Dönüşümün tamamlandığı tarih

1.10 Geminin durumu:

1.10.1 Kural 1(8) uyarınca yeni gemi

1.10.2 Kural 1(7) uyarınca mevcut gemi

1.10.3 Kural 1(26) uyarınca yeni petrol tankeri

1.10.4 Kural 1(27) uyarınca mevcut petrol tankeri

1.10.5 Gemi, teslimatta öngörülemeden gecikme dolayısıyla kural 1(7) uyarınca İdare tarafından "mevcut gemi" olarak kabul edilmiştir

1.10.6 Gemi, teslimatta öngörülemeden gecikme dolayısıyla kural 1(27) uyarınca İdare tarafından "mevcut petrol tankeri" olarak kabul edilmiştir

1.10.7 Geminin teslimatta öngörülemeden gecikme dolayısıyla kural 24'ün hükümlerine uyması gerekli değildir

1.11 Gemi tipi:

1.11.1 Ham petrol tankeri

1.11.2 Ürün taşıyıcı

1.11.3 Ham petrol/ürün taşıyıcı

1.11.4 Kombine taşıyıcı

1.11.5 Sözleşme'nin Ek I'inin 2(2) kuralı kapsamına giren yük tankları bulunan, petrol tankeri dışındaki gemi

- 12 -

- 1.11.6 Kural 15(7)'de belirtilen maddeleri taşıyan petrol tankeri
- 1.11.7 COW ile çalışan "ham petrol tankeri" olarak belirlenmiş gemi, aynı zamanda ayrı bir IOPP Sertifikasının da verildiği CBT ile çalışan "ürün taşıyıcı" olarak da belirlenmiştir
- 1.11.8 CBT ile çalışan "ürün taşıyıcı" olarak belirlenmiş gemi, aynı zamanda ayrı bir IOPP Sertifikasının da verildiği COW ile çalışan "ham petrol tankeri" olarak da belirlenmiştir
- 1.11.9 Petrol taşıyan kimyasal tankeri
- 2 MAKİNE MAHALLERİNİN SİNTİNELERİNDEN VE PETROL YAKIT TANKLARINDAN PETROL SIZINTISININ KONTROLÜNE İLİŞKİN EKİPMAN (kural 10 ve 16)
- 2.1 Petrol yakıtı tanklarında balast suyunun taşınması
- Gemi normal koşullar altında petrol yakıtı tanklarında balast suyu taşıyabilir
- 2.2 Kurulu ayırma/filtreleme ekipmanının türü:
- 2.2.1 Yağlı su ayırma ekipmanı (100 ppm ekipman)
- 2.2.2 Petrol filtreleme ekipmanı (15 ppm ekipman)
- 2.3 Kontrol sisteminin türü
- 2.3.1 Boşaltım izleme ve kontrol sistemi (kural 16(5))
- .1 otomatik durdurma cihazlı
- .2 manuel durdurma cihazlı
- 2.3.2 15 ppm alarmı (kural 16(7))
- 2.3.3 Özel alanlarda boşaltım için otomatik durdurma cihazı (kural 10(3)(b)(vi))
- 2.3.4 Petrol içeriği sayacı (karar A.444(XI))
- .1 kayıt cihazlı
- .2 kayıt cihazsız

2.4 Onay standartları:

2.4.1 Ayırma/filtreleme sistemi:

- .1 A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır
- .2 A.233(VII) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır
- .3 A.393(X) veya A.233(VII) sayılı kararlara dayanmayan ulusal standartlar uyarınca onaylanmıştır
- .4 onaylanmamıştır

2.4.2 Proses birimi, A.444(XI) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır

2.4.3 Petrol içeriği sayacı, A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır

2.5 Sistemin maksimum iş hacmim³/saat'tir

2.6 Kural 16'dan feragat

2.6.1 Kural 16(3)(a) uyarınca gemi ile ilgili olarak Kural 16(1) veya (2)'nin gerekliliklerinden feragat edilmiştir. Gemi münhasıran aşağıdakilerde faaliyet göstermektedir:

.1 Özel alan(lar)daki seferler:

.....

.....

.2 Özel alan(lar)ın dışında ve en yakın karadan 12 mil uzaklık dahilinde bulunan, şunlarla kısıtlı seferler:

.....

.....

2.6.2 Gemi, tüm yağlı sintine suyunun gemide tutulması içinm³ hacme sahip bekleme tankına/tanklarına sahiptir

2.6.3 Bekleme tankı yerine gemide, sintine suyunu slop tankına aktarmaya yönelik düzenlemeler mevcuttur

3 PETROL ARTIKLARININ (SLAÇ) TUTULMASI VE BERTARAFI İÇİN KULLANILAN ARAÇLAR (kural 17)

3.1 Gemide aşağıdaki petrol kalıntısı (slaç) tankları bulunur:

Tank ismi	Tank	Konumu		Hacim m ³
	Postalar arası yeri	Yanal	Pozisyon	
				Toplam hacimm ³

3.2 Slaç tanklarına ek olarak artıkların bertarafı için kullanılan araçlar:

3.2.1 petrol kalıntıları için yakıcı; kapasite1/saat

3.2.2 petrol kalıntılarını yakmak için uygun yardımcı kazan

3.2.3 petrol kalıntılarını yakıt ile karıştırmak için kullanılan tank; kapasitem³

3.2.4 diğer kabul edilebilir araçlar:
.....

4 STANDART BOŞALTIM BAĞLANTISI (kural 19)

4.1 Gemide, makine sintinelerinden kaynaklanan kalıntıların kabul tesislerine boşaltılması için, kural 19'a göre standart bir tahliye bağlantısı ile donatılmış bir boru hattı bulunmaktadır

5 İNŞA (kural 13, 24 ve 25)

5.1 Kural 13'ün gereklilikleri uyarınca, gemiye:

5.1.1 SBT, PL ve COW haiz olunması gereklidir

- 5.1.2 SBT ve PL haiz olunması gereklidir
- 5.1.3 SBT haiz olunması gereklidir
- 5.1.4 SBT veya COW haiz olunması gereklidir
- 5.1.5 SBT veya CBT haiz olunması gereklidir
- 5.1.6 Geminin kural 13 gerekliliklerine uyması gerekli değildir
- 5.2 Ayrılmış Balast Tankları (SBT)
- 5.2.1 Gemi kural 13'e uygun olarak SBT ile donatılmıştır
- 5.2.2 Gemi kural 13'e uygun olarak, kural 13E uyarınca koruyucu alanlarda (PL) düzenlenen SBT ile donatılmıştır.
- 5.2.3 SBT dağılımı aşağıdaki şekildedir:

Tank	Hacim (m ³)	Tank	Hacim (m ³)
		Toplam	

5.3 Tahsis edilmiş temiz balast tankları (CBT)

- 5.3.1 Gemi kural 13A'ya uygun olarak CBT ile donatılmıştır ve kargo taşıyıcı olarak faaliyet gösterebilir
- 5.3.2 CBT dağılımı aşağıdaki şekildedir:

Tank	Hacim (m ³)	Tank	Hacim (m ³)
		Toplam	

- 5.3.3 Gemiye, aşağıda tarihi yazılmış olan geçerli bir Tahsis Edilmiş Temiz Balast Tank Operasyonu El Kitabı sağlanmıştır:
-
- 5.3.4 Gemi CBT'nin balast ve taşınan yakıtın operasyonu için ortak boru ve pompa düzenlemelerine sahiptir
- 5.3.5 Gemi CBT'nin balastlanması için ayrı, bağımsız boru ve pompa düzenlemelerine sahiptir
- 5.4 Ham petrol yıkama (COW)
- 5.4.1 Gemi kural 13B'ye uygun bir COW sistemi ile donatılmıştır
- 5.4.2 Gemi kural 13B'ye uygun bir COW sistemi ile donatılmıştır ancak sistemin etkinliği Revize COW Özellikleri (karar A.446(XI)) paragraf 4.2.10'u ve kural 13(6) uyarınca onaylanmamıştır
- 5.4.3 Gemiye verilen tarihe sahip, geçerli bir Ham Petrol Yıkama Operasyonları ve Ekipmanı El Kitabı sağlanmıştır:
- 5.4.4 Gemi, gerekli olmamasına rağmen Revize COW Özellikleri'nin (karar A.446(X1)) emniyet ile ilgili özelliklerine uygun COW ile donatılmıştır
- 5.5 Kural 13'ten muafiyet:
- 5.5.1 Gemi yalnızca aşağıdakiler arasında, kural 13C'ye uygun olarak ticari faaliyet göstermektedir ve dolayısıyla kural 13'ün gerekliliklerinden muafır:
-
- 5.5.2 Gemi kural 13D'ye uygun olarak özel balast düzenlemeleri ile faaliyet göstermektedir ve dolayısıyla kural 13'ün gerekliliklerinden muafır:
- 5.6 Yük tanklarının boyut ve düzenlemelerine ilişkin sınırlamalar (kural 24)
- 5.6.1 Gemi, kural 24'ün gerekliliklerine göre inşa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur
- 5.6.2 Gemi, kural 24(4)'ün gerekliliklerine göre inşa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur (bkz. kural 2(2))

5.7 Bölmeleme ve stabilite (kural 25)

- 5.7.1 Gemi, kural 25'in gerekliliklerine göre inşa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur.
- 5.7.2 Gemiye kural 25(5) uyarınca gerekli bilgiler ve veriler onaylanmış bir formda sağlanmıştır

6 PETROLÜN GEMİDE TUTULMASI (kural 15)

6.1 Petrol boşaltımı izleme ve kontrol sistemleri

- 6.1.1 Gemi karar A.496(XII) veya A.586(14)'te* (uygun şekilde siliniz) tanımlandığı üzere petrol tankeri kategorisindedir

Dipnot: * 2 Ekim 1986 tarihinde veya sonrasında omurgaları yerleştirilmiş veya benzer bir inşaat aşamasında olan petrol tankerleri, karar A.586(14) uyarınca onaylanan bir sistemle donatılmalıdır

6.1.2 Sistem aşağıdakilerden oluşur:

- .1 kontrol ünitesi
- .2 bilişim ünitesi
- .3 hesaplama ünitesi

6.1.3 Sistem:

- .1 başlatma kilit düzeneği ile donatılmıştır
- .2 otomatik durdurma cihazı ile donatılmıştır

6.1.4 Petrol içeriği ölçme aleti karar A.393(30 veya A.586(14) (uygun şekilde siliniz) uyarınca onaylanmıştır ve aşağıdakiler için uygundur:

- .1 ham petrol
- .2 siyah ürünler
- .3 beyaz ürünler
- .4 Sertifika ekinde listelenen petrol benzeri zararlı sıvı maddeler

- 6.1.5 Gemide petrol boşaltımı izleme ve kontrol sistemi için bir operasyon el kitabı bulunmaktadır

6.2 Slop tank(lar)ı

6.2.1 Gemide aşağıdaki kurallara göre petrol taşıma kapasitesinin % olan adet toplam m³ hacminde tahsis edilmiş slop tank(lar)ı vardır:

.1 kural 15(2)(c)

.2 kural 15(2)(c)(i)

.3 kural 15(2)(c)(ii)

.4 kural 15(2)(c)(iii)

6.2.2 Yük tankları slop tankı olarak belirlenmiştir

6.3 Petrol/su arayüzey dedektörleri

6.3.1 Karar MEPC.5 (XIII)' e uygun olarak gemide onaylı bir petrol/su ara yüzey dedektörü bulunmaktadır.

6.4 Kural 15'ten muafiyet

6.4.1 Kural 15(7) uyarınca gemi, kural 15(1), (2) ve (3)'ün gerekliliklerinden muafır

6.4.2 Kural 2(2) uyarınca gemi, kural 15(1), (2) ve (3)'ün gerekliliklerinden muafır

6.5 Kural 15'ten feragat

6.5.1 Kural 15(5)(b) uyarınca gemi ile ilgili olarak kural 15(3)'ün gerekliliklerinden feragat edilmiştir. Gemi münhasıran aşağıdakilerde faaliyet göstermektedir:

.1 Kural 13C uyarınca özel ticaret:
.....
.....

.2 Özel alan(lar)daki seferler:
.....
.....

.3 Özel alan(lar)ın dışında ve en yakın karadan 50 mil uzaklık dahilinde bulunan, 72 saat veya daha az süreli, şunlarla kısıtlı seferler:
.....
.....

7 POMPALAMA, BORU VE BOŞALTMA SİSTEMLERİ (kural 18)

7.1 Ayrılmış balast için gemi bordasından boşaltma konuları:

7.1.1 su hattının üstünde 7.1.2 su hattının altında

7.2 Temiz balastın, gemi bordasındaki sahil bağlantısı haricindeki çıkışları*:

* Yalnızca izlenebilen çıkışlar belirtilmelidir.

7.2.1 su hattının üstünde 7.2.2 su hattının altında

7.3 Yük tanklarında petrolle karışmış kirliliği balastın, gemi bordasındaki sahil bağlantısı haricindeki çıkışları*:

* Yalnızca izlenebilen çıkışlar belirtilmelidir.

7.3.1 su hattının üstünde 7.3.2 kural 18(6)(e)'ye uygun düzenlemeleri yapılan su hattı altındaki çıkışlar 7.3.3 su hattının altında

7.4 Yük pompaları ve devrelerinden petrolün boşaltılması (kural 18(4) ve (5))

7.4.1 Yük boşaltımı tamamlandığında tüm yük pompalarının ve petrol hatlarının drenajına ilişkin araçlar

.1 yük tankına veya slop tankına yapılabilen dreynler .2 sahile boşaltmak için küçük çaplı ayrı bir devre bulunmaktadır

8 GEMİDE PETROL KİRLİLİĞİ ACİL DURUM PLANI (kural 26)

8.1 Gemide kural 26'ya uygun bir SOPEP mevcuttur.

9 PETROL TAŞIYAN KİMYASAL TANKERLER İÇİN EŞDEĞER DÜZENLEMELER

9.1 Kimyasal tanker ile petrol taşınması için eşdeğer düzenlemeler olarak gemi, slop tankları (yukarıdaki paragraf 6.2) ve petrol/su arayüz dedektörleri (yukarıdaki paragraf 6.3) yerine aşağıdaki ekipman ile donatılmıştır:

9.1.1m³/saat kapasiteye sahip, petrol içeriği 100 ppm'den az atık su üretebilen sintine seperasyon ekipmanı

9.1.3m³ kapasiteli bekletme tankı

9.1.3 tank yıkamalarının toplanmasına yönelik, aşağıdaki şekilde bir tank:

.1 ayrı bir tank

.2 toplama tankı olarak tahsis edilen bir yük tankı

9.1.4 petrol içeren atık suyun sintine seperasyon ekipmanı ile gemiden boşaltılması için kalıcı olarak monte edilmiş bir transfer pompası

9.2 Sintine seperasyon ekipmanı, A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır ve tüm Ek I ürünleri için uygundur

9.3 Gemi, Dökme Tehlikeli Kimyasalların Taşınması için geçerli bir Uygunluk Sertifikası'na sahiptir

10 PETROL BENZERİ ZARARLI SIVI MADDELER

Sözleşme'nin II. Ek'inin 14. kuralı uyarınca geminin ekli listede* belirtilen petrol benzeri zararlı sıvı maddeleri taşımaya izin verilmektedir.

* Taşınmasına izin verilen petrol benzeri zararlı maddelerin düzenleyici, makamın mührü veya damgasının bulunduğu, imzalanmış, tarih atılmış ve onaylanmış listesi eklenir.

11 MUAFİYET

İdare tarafından, bu Kayıt'ın şu
.....
paragraf(lar)ında listelenen unsurlar ile ilgili olarak kural 2(4)(a) uyarınca Sözleşme'nin I. Ek'inin II. ve III. bölümlerinin gerekliliklerinden muafiyet verilmiştir.

MEPC.47(31) SAYILI KARAR
4 Temmuz 1991 tarihinde kabul edilmiştir
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 21 -

12 EŞDEĞERLER (kural 3)

Eşdeğerler, bu Kayıt'ın şu
.....paragraf(lar)ında listelenen Ek 1'in belirli gereklilikleri için İdare tarafından
onaylanmıştır:



Bu Kayıt'ın her bakımdan doğru olduğu TASDİK EDİLMİŞTİR.

Düzenlendiği yer
(Kayıt'ın düzenlendiği yer)

19

.....
(Kayıt'ı düzenleyen yetkilinin imzası)

(Düzenleyici makamın mührü veya damgası)

MARPOL 73/78 Ek I'in III. lahikası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Lahika III

YAĞ KAYIT DEFTERİ FORMU

YAĞ KAYIT DEFTERİ

Kısım I - Makine mahali operasyonları

(Tüm gemiler)

Geminin adı;

Ayirt edici rakam
veya harfler:

Gros tonaj:

.....'den'e kadar olan dönem

Not: Gros tonajı 150 ton ve üzerinde olan her petrol tankerleri ve gros tonajı 400 ton ve üzerinde olan petrol tankeri dışındaki her gemide, ilgili makine mahali operasyonlarını kayıt için bir Yağ Kayıt Defteri Kısım I (Makine Mahalli Operasyonları) bulunur. Petrol tankerlerinde ayrıca ilgili yük/balast operasyonlarını kaydetmek için Yağ Kayıt Defteri Kısım II de bulunur.

- 23 -

GİRİŞ

Bu bölümün aşağıdaki sayfalarda, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme Ek I'in 20 sayılı kuralına göre Yağ Kayıt Defteri'ne kaydedilmesi gereken makine mahali operasyonlarının kapsamlı bir listesi gösterilmektedir. Unsurlar, her biri bir harfle gösterilen operasyonel bölümlere ayrılmıştır.

Yağ Kayıt Defteri'ne kayıt girilirken tarih, operasyon kodu ve madde numarası uygun sütunlara yazılır ve gerekli bilgiler kronolojik olarak boş alanlara kaydedilir.

Tamamlanan her operasyon, yetkili zabıt veya zabıtlar tarafından imzalanır ve tarihi atılır. Doldurulan her sayfa gemi kaptanı tarafından imzalanır.

Yağ Kayıt Defteri, yağ miktarına birçok atıf içerir. Tank ölçüm cihazlarının sınırlı doğruluğu, sıcaklık değişimleri ve petrol süspansiyonları bu okumaların doğruluğunu etkileyecektir. Yağ Kayıt Defteri girdileri bu doğrultuda değerlendirilmelidir.

KAYDEDİLECEK ÖGELERİN LİSTESİ

(A) PETROL YAKIT TANKLARININ BALASTLANMASI VEYA TEMİZLENMESİ

1. Balastlanan tankların kimliği.
2. En son petrol içerdiğinden beri temizlenip temizlenmediği ve temizlenmediyse daha önce taşınan petrolün türü.
3. Temizleme süreci:
 - .1 geminin konumu ve temizliğin başlangıç ve bitiş zamanı;
 - .2 temizlik için bir yöntemin kullanıldığı tank(lar)ı belirtin (durulama, buharlama, kimyasallarla temizleme; kullanılan kimyasalların türü ve miktarı);
 - .3 temizleme suyunun aktarıldığı tank(lar)ın kimliği.
4. Balastlama
 - .1 balastlama başlangıcında ve sonunda geminin konumu ve o konumda bulunduğu zamanı;
 - .2 tanklar temizlenmediyse balastlamanın miktarı;
 - .3 temizleme işlemi başlangıcında geminin konumu;
 - .4 balastlama işlemi başlangıcında geminin konumu.

(B) KISIM (A)'DA ATIFTA BULUNULAN PETROL YAKIT TANKLARINDAN KİRLİ BALAST VEYA TEMİZLEME SUYUNUN BOŞALTIMASI

5. Tank(lar)ın kimliği.
6. Boşaltma işlemi başlangıcında geminin konumu.
7. Boşaltma işlemi tamamlandığında geminin konumu.
8. Boşaltma işlemi sırasında geminin hızı.
9. Boşaltma yöntemi:
 - .1 100 ppm ekipman aracılığıyla;
 - .2 15 ppm ekipman aracılığıyla;
 - .3 kabul tesislerine.
10. Boşaltılan miktar.

(C) PETROL KALINTILARININ (SLAÇ) TOPLANMASI VE BERTARAFI

11. Petrol kalıntılarının toplanması

Haftada bir defadan daha sık olmamak üzere, sefer sonunda gemide tutulan petrol kalıntılarının (slaç) miktarı. Gemi kısa sefer yapıyorsa, miktar haftalık olarak kaydedilmelidir^{1/}:

- .1 ayrılmış slaç (yakıt ve yağlama yağlarının arıtılması sonucu ortaya çıkan slaç) ve varsa diğer kalıntılar:
 - tank(lar)ın kimliği
 - tank(lar)ın kapasitesi..... m³
 - toplam tutulan miktar m³;
- .2 tank sistemleri nedeniyle .1'e ek olarak varsa diğer kalıntılar (makine mahallerindeki drenajlar, sızıntılar, tüketmiş petrol vb.'den kaynaklanan petrol kalıntıları gibi):
 - tank(lar)ın kimliği
 - tank(lar)ın kapasitesi m³
 - toplam tutulan miktar m³.

12. Kalıntı bertarafı yöntemleri

Bertaraf edilen petrol kalıntılarının miktarını, boşaltılan tank(lar)ın ve tutulan içeriğin miktarını belirtiniz:

- .1 kabul tesislerine (limanı belirtiniz)^{2/};
- .2 başka bir tank(lar)a aktarım (tank(lar)ı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz);
- .3 yakma (toplam işlem süresini belirtiniz);
- .4 diğer yöntemler (belirtiniz).

^{1/} Yalnızca IOPP Sertifikası'nın Ek'inin A ve B Formlarında 3. maddede listelenen tanklarda.

^{2/} Geminin kaptanları, barçlar ve tankerler içeren kabul tesislerinin işletmecisinden, aktarımın zaman ve tarihi ile birlikte aktarılan tank yıkama suyu, kirli balast, kalıntı veya yağlı karışımların miktarını detaylandıran bir alındı belgesi veya sertifika almalıdır. Bu alındı belgesi veya sertifika, Petrol Kayıt Defteri'ne eklenmiş olması halinde, geminin kaptanına gemisinin iddia edilen bir kirlilik olayına karışmadığını kanıtlamasına yardımcı olabilir. Alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri ile birlikte muhafaza edilmelidir.

- (D) MAKİNE MAHALLERİNDE BİRİKEN SİNTİNE SUYUNUN OTOMATİK OLMAYAN BOŞALTIMI VEYA BAŞKA ŞEKİLDE BERTARAFI
13. Boşaltılan veya bertaraf edilen miktar.
 14. Boşaltım veya bertarafın zamanı (başlangıç ve bitiş).
 15. Boşaltım veya bertaraf yöntemi:
 - .1 100 ppm ekipman aracılığıyla (başlangıç ve bitiş pozisyonunu belirtiniz);
 - .2 15 ppm ekipman aracılığıyla (başlangıç ve bitiş pozisyonunu belirtiniz);
 - .3 kabul tesislerine (limanı belirtiniz)^{2/};
 - .4 slop tankı veya bekletme tankı veya diğer tank(lar)a aktarım (tank(lar)ı, aktarılan miktarı ve tank(lar)da tutulan toplam belirtiniz).
- (E) MAKİNE MAHALLERİNDE BİRİKEN SİNTİNE SUYUNUN OTOMATİK BOŞALTIMI VEYA BAŞKA ŞEKİLDE BERTARAFI
16. Denize boşaltma için sistemin otomatik çalışma moduna alındığı zaman ve geminin konumu.
 17. Sintine suyunun bekletme tankına aktarılması için sistemin otomatik çalışma moduna alındığı zaman (tankı belirtiniz).
 18. Sistemin manuel işleme başladığı zaman.
 19. Gemiden boşaltım yöntemi:
 - .1 100 ppm ekipman aracılığıyla;
 - .2 15 ppm ekipman aracılığıyla.
- (F) PETROL BOŞALTIMI İZLEME VE KONTROL SİSTEMİNİN DURUMU
20. Sistem arızası zamanı.
 21. Sistemin devreye alındığı zaman.
 22. Arızanın nedenleri.

^{2/} Geminin kaptanları, barçlar ve tankerler içeren kabul tesislerinin işletmecisinden, transferin zaman ve tarihi ile birlikte aktarılan tank yıkama suyu, kirli balast, kalıntı veya yağlı karışımların miktarını detaylandıran bir alındı belgesi veya sertifika almalıdır. Bu alındı belgesi veya sertifikanın Yağ Kayıt Defteri'ne eklenmiş olması halinde geminin kaptanına, gemisinin iddia edilen bir kirlilik olayına karışmadığını kanıtlanmasına yardımcı olabilir. Alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri ile birlikte muhafaza edilmelidir.

- 27 -

(G) PETROLÜN KAZARA VEYA DİĞER İSTİSNAİ BOŞALTIMLARI

23. Gerçekleşme zamanı.
24. Olay anında geminin yeri ve konumu.
25. Yaklaşık petrol miktarı ve türü.
26. Boşaltım veya kaçak koşulları, sebepleri ve genel açıklamalar.

(H) YAKIT VEYA DÖKME YAĞLAMA YAĞININ İKMALİ

27. İkmal
 - .1 İkmal yeri.
 - .2 İkmal zamanı.
 - .3 Yakıtın türü ve miktarı ve tank(lar)ın kimliği (eklenen miktarı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz).
 - .4 Yağlama yağının türü ve miktarı ve tank(lar)ın kimliği (eklenen miktarı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz).

(I) EK OPERASYONEL PROSEDÜRLER VE GENEL AÇIKLAMALAR

- 29 -

PETROL KAYIT DEFTERİ

Kısım II - Yük/Balast Operasyonları

(Petrol tankerleri)

Geminin adı:

Ayırt edici rakam
veya harfler:

Gros Tonajı:

.....'den'e kadar olan dönem

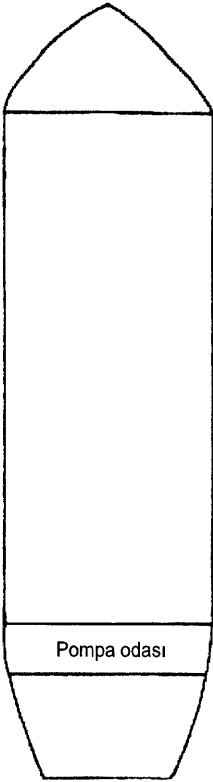
Not: Gros tonajı 150 ton ve üzerindeki her petrol tankerine, ilgili yük/balast operasyonlarını kaydetmek amacıyla bir Petrol Kayıt Defteri Kısım II sağlanır. Bu tür tankere ayrıca ilgili makine mahalli operasyonlarını kaydetmek için Petrol Kayıt Defteri Kısım I de sağlanır.

GEMİNİN ADI.....

AYIRT EDİCİ RAKAM

VEYA HARFLER.....

YÜK VE SLOP TANKLARIN PLAN GÖRÜNÜMÜ
(gemide doldurulacak)



Tankların tanımlanması	Kapasite
Slop tank(lar)ının derinliği:	

(Her bir tankın kapasitesini ve sloptank(lar)ının derinliğini veriniz)

YAĞ KAYIT DEFTERİ - KISIM II

GİRİŞ

Bu bölümün aşağıdaki sayfalarda, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) ile tadil edilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme Ek I'nin 20 sayılı kuralına göre Yağ Kayıt Defteri'ne kaydedilmesi gereken yük ve balast operasyonlarının kapsamlı bir listesi gösterilmektedir. Unsurlar, her biri bir harfle gösterilen operasyonel bölümlere ayrılmıştır.

Yağ Kayıt Defteri'ne kayıt girilirken tarih, operasyon kodu ve unsur numarası uygun sütunlara yazılır ve gerekli bilgiler kronolojik olarak boş alanlara kaydedilir.

Tamamlanan her operasyon, yetkili zabıt veya zabıtlar tarafından imzalanır ve tarihi atılır. Doldurulan her sayfa gemi kaptanı tarafından imzalanır. MARPOL 73/78 Ek I, Kural 13C uyarınca özel ticaretlerde bulunan petrol tankerleri ile ilgili olarak, Yağ Kayıt Defteri'ne yapılan uygun giriş, liman Devleti'nin yetkili makamı tarafından onaylanır*.

Yağ Kayıt Defteri, petrol miktarına birçok atıf içerir. Tank ölçüm cihazlarının sınırlı doğruluğu, sıcaklık değişimleri ve yapışma bu okumaların doğruluğunu etkileyecektir. Yağ Kayıt Defteri girdileri bu doğrultuda değerlendirilmelidir.

* Bu cümle yalnızca özel bir ticaretle yer alan bir tankerin Yağ Kayıt Defteri'ne eklenmelidir.

KAYDEDİLECEK UNSURLARIN LİSTESİ

(A) PETROL YÜKÜNÜN YÜKLENMESİ

1. Yükleme yeri.
2. Yüklene petrolün türü ve tank(lar)ın tanımlanması
3. Yüklene toplam petrol miktarı (eklene miktarı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz).

(B) SEFER SIRASINDA PETROL YÜKÜNÜN DAHİLİ TRANSFERİ

4. Tank(lar)ın tanımlanması
 - .1 Alınan tank:
 - .2 Aktarılan tank: (aktarılan miktarı ve tank(lar)ın toplam miktarını belirtiniz).
5. 4.1'deki tank(lar) boşaltıldı mı? (Hayır ise tutulan miktarı belirtiniz.)

(C) PETROL YÜKÜNÜN BOŞALTILMASI

6. Boşaltma yeri.
7. Boşaltılan tankların tanımlanması.
8. Tank(lar) boşaltıldı mı? (Hayır ise tutulan miktarı belirtiniz.)

(D) HAM PETROL YIKAMA (YALNIZCA COW TANKERLERİ)

(Ham petrolle yıkanan her tank için doldurulacak)

9. Ham petrolle yıkamanın gerçekleştirildiği liman veya iki boşaltma limanı arasında gerçekleştirildiyse geminin konumu.
10. Yıkanan tank(lar)ın tanımlanması^{1/}.
11. Kullanılan makinelerin sayısı.
12. Yıkamanın başlama saati.
13. Kullanılan yıkama modeli^{2/}.

1/ Operasyon ve Ekipman El Kitabı'nda açıklandığı üzere, tek bir tankta aynı anda çalıştırılabilenden daha fazla makine olması halinde, ham petrolle yıkanan bölüm tanımlanmalıdır; örn. No.2 merkez, ön kısım.

2/ Operasyon ve Ekipman El Kitabı'na uygun olarak tek veya çok aşamalı yıkamadan hangisinin kullanıldığını belirtiniz. Çok aşamalı yöntem kullanılıyorsa, makinelerin kapsadığı dikey arkı ve programın ilgili aşaması boyunca kaç defa kapsandığını belirtiniz.

- 33 -

14. Yıkama hattı basıncı.
15. Yıkamanın tamamlanma veya durdurulma saati.
16. Tank(lar)ın kuru olduğunu belirleme yöntemini belirtiniz.
17. Açıklamalar^{3/}.

(E) YÜK TANKLARINA BALAST ALINMASI

18. Geminin balast alma işleminin başlangıcındaki ve bitişindeki konumu.
19. Balastlama işlemi:
 - .1 balastlanan tank(lar)ın tanımlanması;
 - .2 başlangıç ve bitiş zamanı;
 - .3 alınan balast miktarı. İşlemden yer alan her bir tank için toplam balast miktarını belirtiniz.

(F) TAHSİS EDİLMİŞ TEMİZ BALAST TANKLARININ BALASTLANMASI (YALNIZCA CBT TANKERLERİ)

20. Balast alınan tankların tanımlanması.
21. Yıkama amaçlı su veya liman balastı tahsis edilmiş temiz balast tank(lar)ına alındığında geminin konumu.
22. Pompa(lar) ve pompa devrelerindeki atıkların slop tankına boşaltıldığında geminin konumu.
23. Devrelerin yıkanmasından sonra, atığın ön depolamasının yapıldığı slop tank(lar)ına veya yük tank(lar)ına aktarılan yağlı su miktarı (tank(lar)ı tanımlayınız). Toplam miktarı belirtiniz.
24. Tahsis edilmiş temiz balast tank(lar)ına ilave balast suyu alındığında geminin konumu.
25. Tahsis edilmiş balast tanklarını yük ve sıyırma hatlarından ayıran vanaların kapatılma zamanı ve geminin konumu.
26. Gemiye alınan temiz balast miktarı.

(G) YÜK TANKLARININ TEMİZLENMESİ

27. Temizlenen tank(lar)ın tanımlanması.
28. Geminin bulunduğu liman veya konumu.
29. Temizliğin süresi.

^{3/} Operasyon ve Ekipman El Kitabı'nda verilen programların takip edilmemesi halinde, bunun nedenleri Açıklamalar kısmında verilmelidir.

30. Temizleme yöntemi^{4/}.
31. Tank yıkama sularının aktarıldığı yer:
 - .1 kabul tesisleri (limanı ve miktarı belirtiniz^{5/};
 - .2 slop tank(lar)ı veya slop tank(lar)ı olarak tahsis edilen yük tank(lar)ı (tank(lar)ın tanımları, aktarılan miktarı ve toplam miktarı belirtiniz).

(H) KİRLİ BALASTIN BOŞALTILMASI

32. Tank(lar)ın tanımlanması.
33. Denize boşaltma işlemi başlangıcında geminin konumu.
34. Denize boşaltma işlemi tamamlandığında geminin konumu.
35. Denize boşaltılan miktar.
36. Boşaltma işlemi sırasında geminin hızı.
37. Boşaltma sırasında boşaltım izleme ve kontrol sistemi çalışıyor muydu?
38. Boşaltımın yapıldığı yerde atık su ve su yüzeyi düzenli olarak kontrol edildi mi?
39. Slop tank(lar)ına aktarılan yağlı suyun miktarı (slop tank(lar)ını belirtiniz. Toplam miktarı belirtiniz).
40. Kıyıda kabul tesislerine boşaltım (ilgili liman ve miktarı belirtiniz)^{5/}.

(I) SLOP TANKLARINDAKİ SUYUN DENİZE BOŞALTILMASI

41. Slop tank(lar)ını tanımlanması.
42. Son atığın girişinden itibaren bekleme zamanı; veya
43. Son boşaltımdan itibaren yerleşme zamanı.

^{4/} Elle hortumlama, makineyle yıkama ve/veya kimyasal temizlik. Kimyasal temizlik yapılıyorsa ilgili kimyasal ve kullanılan miktar belirtilmelidir.

^{5/} Geminin kaptanları, mavnalar ve tankerler içeren kabul tesislerinin işletmecisinden, aktarımın zaman ve tarihi ile birlikte aktarılan tank yıkama suyu, kirliliği, kalıntı veya yağlı karışımların miktarının detaylandırılan bir alındı belgesi veya sertifika almalıdır. Bu alındı belgesi veya sertifika, Petrol Kayıt Defteri'ne eklenmiş olması halinde, geminin kaptanına gemisinin iddia edilen bir kirlilik olayına karışmadığını kanıtlanmasına yardımcı olabilir. Alındı belgesi veya sertifika, Petrol Kayıt Defteri ile birlikte muhafaza edilmelidir.

44. Boşaltma işlemi başlangıcının zamanı ve geminin konumu.
45. Boşaltımın başlangıcında tankın toplam miktarına göre üst boşluğu
46. Boşaltımın başlangıcında petrol/su arayüzünün üst boşluğu.
47. Boşaltılan dökme miktar ve boşaltım hızı.
48. Boşaltılan nihai miktar ve boşaltım hızı.
49. Boşaltma işleminin tamamlanma zamanı ve geminin konumu.
50. Boşaltma sırasında boşaltım izleme ve kontrol sistemi çalışıyor muydu?
51. Boşaltım tamamlandığında petrol/su arayüzünün açıklığı.
52. Boşaltma işlemi sırasında geminin hızı.
53. Boşaltımın yapıldığı yerde atık su ve su yüzeyi düzenli olarak kontrol edildi mi?
54. Geminin boru sistemindeki bütün ilgili vanaların slop tanklarından boşaltımın tamamlanması üzerine kapatıldığını teyit ediniz.

(J) BAŞKA BİR YOLLA HALLEDİLEMEYEN ARTIKLARIN VE YAĞLI KARIŞIMLARIN BERTARAFI

55. Tank(lar)ın tanımlanması.
56. Her tanktan bertaraf edilen miktar. (Tutulana miktarı belirtiniz.)
57. Bertaraf yöntemi:
 - .1 kabul tesislerine (ilgili limanı ve miktarı belirtiniz^{5/};
 - .2 yük ile karıştırma (miktarı belirtiniz);
 - .3 diğer bir tanka/tanklara aktarma; tank(lar)ın kimliğini, aktarılan miktarı ve tanklardaki toplam miktarı belirtiniz;
 - .4 diğer yöntem (yöntemi belirtiniz); bertaraf edilen miktarı belirtiniz.

5/

Geminin kaptanları, mavnalar ve tankerler içeren kabul tesislerinin işletmecisinden, aktarımın zaman ve tarihi ile birlikte aktarılan tank yıkama suyu, kirlı balast, kalıntı veya yağlı karışımların miktarının detaylandırılan bir alındı belgesi veya sertifika almalıdır. Bu alındı belgesi veya sertifika, Petrol Kayıt Defteri'ne eklenmiş olması halinde, geminin kaptanına gemisinin iddia edilen bir kirlilik olayına karışmadığını kanıtlanmasına yardımcı olabilir. Alındı belgesi veya sertifika, Petrol Kayıt Defteri ile birlikte muhafaza edilmelidir.

- 36 -

58. Temiz balastı boşaltma işlemi başlangıcında geminin konumu.
59. Boşaltılan tank(lar)ın tanımlanması,
60. İşlem tamamlandığında tank(lar) boş muydu?
61. 58'den farklıysa, işlemin tamamlandığında geminin konumu.
62. Boşaltımın yapıldığı yerde atık su ve su yüzeyi düzenli olarak kontrol edildi mi?

(L) TAHSİS EDİLMİŞ TEMİZ BALAST TANKLARINDAN BALAST BOŞALTIMI (YALNIZCA CBT TANKERLERİ)

63. Boşaltılan tank(lar)ın tanımlanması
64. Denize temiz balast boşaltım işleminin başlangıcının zamanı ve geminin konumu.
65. Denize boşaltma işleminin tamamlanma zamanı ve geminin konumu.
66. Boşaltılan miktar;
 - .1 denize; veya
 - .2 kabul tesisine (limanı belirtiniz).
67. Denize boşaltım sırasında veya sonrasında balast suyunun petrol kirliliğine işaret eden herhangi bir gösterge mevcut muydu?
68. Boşaltım işlemi bir petrol içeriği ölçer ile izlendi mi?
69. Balast boşaltma işleminin tamamlanması üzerine tahsis edilmiş balast tanklarını yük ve süzdürme devrelerinden ayıran vanaların, kapatılma zamanı ve geminin konumu.

(M) PETROL BOŞALTIMI İZLEME VE KONTROL SİSTEMİNİN DURUMU

70. Sistem arızası zamanı.
71. Sistemin devreye alındığı zaman.
72. Arızanın nedenleri.

(N) PETROLÜN KAZARA VEYA DİĞER İSTİSNAİ BOŞALTIMLARI

73. Gerçekleşme zamanı.
74. Gerçekleşme zamanında geminin bulunduğu liman veya konumu.
75. Yaklaşık petrol miktarı ve türü.
76. Boşaltım veya kaçak koşulları, sebepleri ve genel açıklamalar.

(O) EK OPERASYONEL PROSEDÜRLER VE GENEL AÇIKLAMALAR

ÖZEL SEFER YAPAN TANKERLER

(P) BALAST SUYUNUN YÜKLENMESİ

77. Balast alınan tank(lar)ın tanımlanması.
78. Balast alındığında geminin konumu.
79. Metreküp cinsinden yüklenen toplam balast miktarı.
80. Açıklamalar.

(Q) GEMİ İÇİNDE BALAST SUYUNUN DİĞER BİR TANKA AKTARILMASI

81. Aktarma sebepleri,

(R) BALAST SUYUNUN KABUL TESİSİNE BOŞALTIMASI

82. Balast suyunun boşaltıldığı liman(lar).
83. Kabul tesisinin adı veya unvanı.
84. Metreküp cinsinden boşaltılan toplam balast suyu miktarı.
85. Tarih ve liman makamı yetkilisinin imzası ve mührü.

RESOLUTION MEPC.47(31)

adopted on 4 July 1991

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

(New regulation 26 and other amendments to Annex I of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING ALSO that the Conference on International Co-operation on Oil Pollution Preparedness and Response convened by the Organization in November 1990, has adopted the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 which requires, inter alia, all ships to have a shipboard oil pollution emergency plan,

HAVING CONSIDERED, at its thirty-first session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 4 October 1992, unless prior to this date one third or more of the Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 4 April 1993 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

- 1 The seventh sentence of regulation 15(3)(a) is replaced with the following two sentences:

"A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. The port State authority may allow the tanker with a defective unit to undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port".

- 2 New paragraph (3) is added to regulation 17 as follows:

"(3) Piping to and from sludge tanks shall have no direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 19".

- 3 The following new chapter IV is added to the existing text:

"CHAPTER IV - PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN
OIL POLLUTION INCIDENT

Regulation 26

Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

- (1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration. In the case of ships built before 4 April 1993 this requirement shall apply 24 months after that date.
- (2) Such a plan shall be in accordance with Guidelines* developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of:
- (a) the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization**;

* Reference is made to "Guidelines for the development of the shipboard oil pollution emergency plans" to be developed by the Organization.

** Reference is made to "General principles for ship reporting system and ship reporting requirements, including Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants" adopted by the Organization by resolution A.648(16).

- (b) the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;
- (c) a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and
- (d) the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution".

Revised Forms of Supplements to the IOPP Certificate

Forms A and B of Supplements to the IOPP Certificate are replaced by those reproduced in the following pages.

FORM A
(Revised 1991)SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IOPP CERTIFICATE)RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS
OTHER THAN OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

- 1 This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2(2) of Annex I of the Convention, Form B shall be used.
- 2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 3 If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
- 4 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
- 5 Regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 PARTICULARS OF SHIP

- 1.1 Name of ship.....
- 1.2 Distinctive number or letters.....
- 1.3 Port of registry.....
- 1.4 Gross tonnage.....

1.5 Date of build:

1.5.1 Date of building contract.....

1.5.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar
stage of construction.....

1.5.3 Date of delivery.....

1.6 Major conversion (if applicable):

1.6.1 Date of conversion contract.....

1.6.2 Date on which conversion was commenced.....

1.6.3 Date of completion of conversion.....

1.7 Status of ship:

1.7.1 New ship in accordance with regulation 1(6) 1.7.2 Existing ship in accordance with regulation 1(7) 1.7.3 The ship has been accepted by the Administration
as an "existing ship" under regulation 1(7) due to
unforeseen delay in delivery 2 EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY
SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS (regulations 10 and 16)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

2.1.1 The ship may under normal conditions carry
ballast water in oil fuel tanks

2.2 Type of separating/filtering equipment fitted:

2.2.1 Oily-water separating equipment (100 ppm equipment) 2.2.2 Oil filtering equipment (15 ppm equipment)

2.3 Type of control system:

2.3.1 Discharge monitoring and control system
(regulation 16(5)).1 with automatic stopping device .2 with manual stopping device 2.3.2 15 ppm alarm (regulation 16(7)) 2.3.3 Automatic stopping device for discharges in
special areas (regulation 10(3)(b)(vi))

- 2.3.4 Oil content meter (resolution A.444(XI))
- .1 with recording device
 - .2 without recording device
- 2.4 Approval standards:
- 2.4.1 The separating/filtering equipment:
- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)
 - .2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII)
 - .3 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII)
 - .4 has not been approved
- 2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)
- 2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X)
- 2.5 Maximum throughput of the system ism³/h
- 2.6 Waiver of regulation 16
- 2.6.1 The requirements of regulation 16(1) or (2) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 16(3)(a). The ship is engaged exclusively on:
- .1 Voyages within special area(s):
 -
 -
 - .2 Voyages within 12 miles of the nearest land outside special area(s) restricted to:.....
 -
 -
- 2.6.2 The ship is fitted with holding tank(s) having a volume ofm³ for the total retention on board of all oily bilge water

3 MEANS FOR RETENTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE) (regulation 17)

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank Location		Volume m ³
	Frames (from) - (to)	Lateral Position	
Total volume		m ³

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

- 3.2.1 incinerator for oil residues;
capacityl/h
- 3.2.2 auxiliary boiler suitable for burning oil residues
- 3.2.3 tank for mixing oil residues with fuel oil;
capacity m³
- 3.2.4 other acceptable means:
.....

4 STANDARD DISCHARGE CONNECTION (regulation 19)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 19

5 SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (regulation 26)

5.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 26

6 EXEMPTION

6.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter II of Annex I of the Convention in accordance with regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s).....
.....
.....of this Record

7 EQUIVALENTS (regulation 3)

7.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I listed under paragraph(s)....
.....
.....of this Record

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

.....19.....
(Signature of duly authorized officer
issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM B
(Revised 1991)SUPPLEMENT TO INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IOPP CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS

in respect of the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

- 1 This form is to be used for the first two types of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2(2) of Annex I of the Convention. For the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, Form A shall be used.
- 2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 3 If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
- 4 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
- 5 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 PARTICULARS OF SHIP

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters.....
- 1.3 Port of registry.....
- 1.4 Gross tonnage.....
- 1.5 Carrying capacity of ship.....(m³)
- 1.6 Deadweight of ship.....(metric tons) (regulation 1(22))
- 1.7 Length of ship.....(m) (regulation 1(18))

- 11 -

1.8 Date of build:

- 1.8.1 Date of building contract.....
- 1.8.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction.....
- 1.8.3 Date of delivery.....

1.9 Major conversion (if applicable):

- 1.9.1 Date of conversion contract.....
- 1.9.2 Date on which conversion was commenced.....
- 1.9.3 Date of completion of conversion.....

1.10 Status of ship:

- 1.10.1 New ship in accordance with regulation 1(6)
- 1.10.2 Existing ship in accordance with regulation 1(7)
- 1.10.3 New oil tanker in accordance with regulation 1(26)
- 1.10.4 Existing oil tanker in accordance with regulation 1(27)
- 1.10.5 The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery
- 1.10.6 The ship has been accepted by the Administration as an "existing oil tanker" under regulation 1(27) due to unforeseen delay in delivery
- 1.10.7 The ship is not required to comply with the provisions of regulation 24 due to the unforeseen delay in delivery

1.11 Type of ship:

- 1.11.1 Crude oil tanker
- 1.11.2 Product carrier
- 1.11.3 Crude oil/product carrier
- 1.11.4 Combination carrier
- 1.11.5 Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under regulation 2(2) of Annex I of the Convention

- 1.11.6 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in regulation 15(7)
- 1.11.7 The ship, being designated as a "crude oil tanker" operating with COW, is also designated as a "product carrier" operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued
- 1.11.8 The ship, being designated as a "product carrier" operating with CBT, is also designated as a "crude oil tanker" operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued
- 1.11.9 Chemical tanker carrying oil
- 2 EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS (regulations 10 and 16)
- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks
- The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks
- 2.2 Type of separating/filtering equipment fitted:
- 2.2.1 Oily-water separating equipment (100 ppm equipment)
- 2.2.2 Oil filtering equipment (15 ppm equipment)
- 2.3 Type of control system
- 2.3.1 Discharge monitoring and control system regulation 16(5))
- .1 with automatic stopping device
- .2 with manual stopping device
- 2.3.2 15 ppm alarm (regulation 16(7))
- 2.3.3 Automatic stopping device for discharges in special areas (regulation 10(3)(b)(vi))
- 2.3.4 Oil content meter (resolution A.444(XI))
- .1 with recording device
- .2 without recording device

2.4 Approval standards:**2.4.1 The separating/filtering system:**

- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)
- .2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII)
- .3 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII)
- .4 has not been approved

2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X)

2.5 Maximum throughput of the system ism³/h

2.6 Waiver of regulation 16

2.6.1 The requirements of regulation 16(1) or (2) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 16(3)(a). The ship is engaged exclusively on:

- .1 Voyages within special area(s):
-
-
- .2 Voyages within 12 miles of the nearest land outside special area(s) restricted to:.....
-
-

2.6.2 The ship is fitted with holding tank(s) having a volume ofm³ for the total retention on board of all oily bilge water

2.6.3 In lieu of the holding tank the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank

3 MEANS FOR RETENTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE) (regulation 17)

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank	Location	Volume m ³
	Frames (from) - (to)	Lateral Position	
			Total volumem ³

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 incinerator for oil residues;
capacityl/h

3.2.2 auxiliary boiler suitable for burning oil residues

3.2.3 tank for mixing oil residues with fuel oil;
capacity m³

3.2.4 other acceptable means:
.....

4 STANDARD DISCHARGE CONNECTION (regulation 19)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in compliance with regulation 19

5 CONSTRUCTION (regulations 13, 24 and 25)

5.1 In accordance with the requirements of regulation 13, the ship is

5.1.1 Required to be provided with SBT, PL and COW

- 5.1.2 Required to be provided with SBT and PL
- 5.1.3 Required to be provided with SBT
- 5.1.4 Required to be provided with SBT or COW
- 5.1.5 Required to be provided with SBT or CBT
- 5.1.6 Not required to comply with the requirements of regulation 13

5.2 Segregated ballast tanks (SBT)

- 5.2.1 The ship is provided with SBT in compliance with regulation 13
- 5.2.2 The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 13, which are arranged in protective locations (PL) in compliance with regulation 13E
- 5.2.3 SBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Total	

5.3 Dedicated clean ballast tanks (CBT)

- 5.3.1 The ship is provided with CBT in compliance with regulation 13A, and may operate as a product carrier
- 5.3.2 CBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Total	

- 5.3.3 The ship has been supplied with a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual, which is dated
- 5.3.4 The ship has common piping and pump arrangements for ballasting the CBT and handling cargo oil
- 5.3.5 The ship has separate independent piping and pumping arrangements for ballasting the CBT
- 5.4 Crude oil washing (COW)
- 5.4.1 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 13B
- 5.4.2 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 13B except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with regulation 13(6) and paragraph 4.2.10 of the Revised COW specifications (resolution A.446(XI))
- 5.4.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual, which is dated.....
- 5.4.4 The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of Revised COW Specifications (resolution A.446(XI))
- 5.5 Exemption from regulation 13:
- 5.5.1 The ship is solely engaged in trade between
in accordance with regulation 13C and is therefore exempted from the requirements of regulation 13
- 5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with regulation 13D and is therefore exempted from the requirements of regulation 13
- 5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 24)
- 5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 24
- 5.6.2 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 24(4) (see regulation 2(2))

5.7 Subdivision and stability (regulation 25)

- 5.7.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 25
- 5.7.2 Information and data required under regulation 25(5) have been supplied to the ship in an approved form

6 RETENTION OF OIL ON BOARD (regulation 15)

6.1 Oil discharge monitoring and control system

- 6.1.1 The ship comes under category oil tanker as defined in resolution A.496(XII) or A.586(14)* (delete as appropriate)

Footnote: *Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 2 October 1986 should be fitted with a system approved under resolution A.586(14)

6.1.2 The system comprises:

- .1 control unit
- .2 computing unit
- .3 calculating unit

6.1.3 The system is:

- .1 fitted with a starting interlock
- .2 fitted with automatic stopping device

6.1.4 The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393(X) or A.586(14) (delete as appropriate) suitable for:

- .1 crude oil
- .2 black products
- .3 white products
- .4 oil-like noxious liquid substances as listed in the attachment to the Certificate

6.1.5 The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system

6.2 Slop tanks

6.2.1 The ship is provided with dedicated slop tank(s) with the total capacity ofm³. which is.....% of the oil carrying capacity, in accordance with:

.1 regulation 15(2)(c)

.2 regulation 15(2)(c)(i)

.3 regulation 15(2)(c)(ii)

.4 regulation 15(2)(c)(iii)

6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks

6.3 Oil/water interface detectors

6.3.1 The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC.5(XIII)

6.4 Exemptions from regulation 15

6.4.1 The ship is exempted from the requirements of regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with regulation 15(7)

6.4.2 The ship is exempted from the requirements of regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with regulation 2(2)

6.5 Waiver of regulation 15

6.5.1 The requirements of regulation 15(3) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 15(5)(b). The ship is engaged exclusively on:

.1 Specific trade under regulation 13C:
.....

.2 Voyages within special area(s):
.....

.3 Voyages within 50 miles of the nearest land outside special area(s) of 72 hours or less in duration restricted to:
.....

7 PUMPING, PIPING AND DISCHARGE ARRANGEMENTS (regulation 18)

7.1 The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:

7.1.1 above the waterline

7.1.2 below the waterline

7.2 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located:*

* Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

7.2.1 above the waterline

7.2.2 below the waterline

7.3 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas are located*:

* Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

7.3.1 above the waterline

7.3.2 below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with regulation 18(6)(e)

7.3.3 below the waterline

7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (regulation 18(4) and (5))

7.4.1 Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge

.1 drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank

.2 for discharge ashore a special small diameter line is provided

8 SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (regulation 26)

8.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 26

9 EQUIVALENT ARRANGEMENTS FOR CHEMICAL TANKERS CARRYING OIL

9.1 As equivalent arrangements for the carriage of oil by a chemical tanker, the ship is fitted with the following equipment in lieu of slop tanks (paragraph 6.2 above) and oil/water interface detectors (paragraph 6.3 above):

9.1.1 oily-water separating equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm, with the capacity ofm³/h

9.1.2 a holding tank with the capacity of.....m³

9.1.3 a tank for collecting tank washings which is:

.1 a dedicated tank

.2 a cargo tank designated as a collecting tank

9.1.4 a permanently installed transfer pump for overboard discharge of effluent containing oil through the oily-water separating equipment

9.2 The oily-water separating equipment has been approved under the terms of resolution A.393(X) and is suitable for the full range of Annex I products

9.3 The ship holds a valid Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk

10 OIL-LIKE NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

The ship is permitted in accordance with regulation 14 of Annex II of the Convention to carry the oil-like noxious liquid substances specified in the list* attached.

* The list of oil-like noxious substances permitted for carriage, signed, dated and certified by a seal or a stamp of the issuing authority shall be attached.

11 EXEMPTION

Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapters II and III of Annex I of the Convention in accordance with regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s).....

..... of this Record

12 EQUIVALENTS (regulation 3)

Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s).....of this Record



THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at..... (Place of issue of the Record)

.....19.... (Signature of duly authorized officer issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be signed by the master of the ship.

The Oil Record Book contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book should be considered accordingly.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) BALLASTING OR CLEANING OF OIL FUEL TANKS

1. Identity of tank(s) ballasted.
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
3. Cleaning process:
 - .1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;
 - .2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used);
 - .3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.
4. Ballasting:
 - .1 position of ship and time at start and end of ballasting;
 - .2 quantity of ballast if tanks are not cleaned;
 - .3 position of ship at start of cleaning;
 - .4 position of ship at start of ballasting.

(B) DISCHARGE OF DIRTY BALLAST OR CLEANING WATER FROM OIL FUEL TANKS REFERRED TO UNDER SECTION (A)

5. Identity of tank(s).
6. Position of ship at start of discharge.
7. Position of ship on completion of discharge.
8. Ship's speed(s) during discharge.
9. Method of discharge:
 - .1 through 100 ppm equipment;
 - .2 through 15 ppm equipment;
 - .3 to reception facilities.
10. Quantity discharged.

(C) COLLECTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE)

11. Collection of oil residues

Quantity of oil residues (sludge) retained on board at the end of a voyage, but not more frequently than once a week. When ships are on short voyages, the quantity should be recorded weekly^{1/};

- .1 separated sludge (sludge resulting from purification of fuel and lubricating oils) and other residues, if applicable:
 - identity of tank(s)
 - capacity of tank(s) m³
 - total quantity of retention m³;
- .2 other residues (such as oil residues resulting from drainages, leakages, exhausted oil, etc., in the machinery spaces), if applicable due to tank arrangement in addition to .1:
 - identity of tank(s)
 - capacity of tank(s) m³
 - total quantity of retention m³.

12. Methods of disposal of residue

State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained:

- .1 to reception facilities (identify port)^{2/};
- .2 transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s));
- .3 incinerated (indicate total time of operation);
- .4 other method (state which).

^{1/} Only in tanks listed in item 3 of Form A and B of the Supplement to the IOPP Certificate.

^{2/} Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book.

(D) NON-AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF
BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES

13. Quantity discharged or disposed of.
14. Time of discharge or disposal (start and stop).
15. Method of discharge or disposal:
 - .1 through 100 ppm equipment (state position at start and end);
 - .2 through 15 ppm equipment (state position at start and end);
 - .3 to reception facilities (identify port)^{2/};
 - .4 transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state quantity transferred and the total quantity retained in tank(s)).

(E) AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF
BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard.
17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
18. Time when the system has been put to manual operation.
19. Method of discharge overboard:
 - .1 through 100 ppm equipment;
 - .2 through 15 ppm equipment.

(F) CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM

20. Time of system failure.
21. Time when system has been made operational.
22. Reasons for failure.

^{2/} Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book.

(G) ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL

23. Time of occurrence.

24. Place or position of ship at time of occurrence.

25. Approximate quantity and type of oil.

26. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(H) BUNKERING OF FUEL OR BULK LUBRICATING OIL

27. Bunkering

.1 Place of bunkering.

.2 Time of bunkering.

.3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s)
(state quantity added and total quantity of tank(s)).

.4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s)
(state quantity added and total content of tank(s)).

(I) ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS

NAME OF SHIP

DISTINCTIVE NUMBER
OR LETTERS

CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)*/MACHINERY SPACE
OPERATIONS (ALL SHIPS)*

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge

*Delete as appropriate

Signature of master

OIL RECORD BOOK

Part II - Cargo/ballast operations

(Oil tankers)

Name of ship:

**Distinctive number
or letters:**

Gross tonnage:

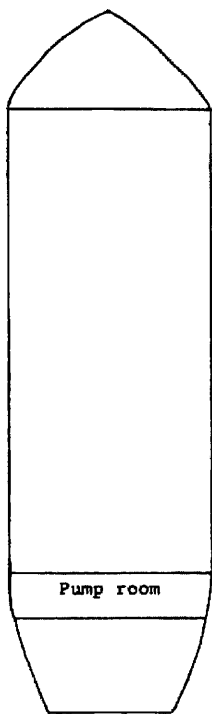
Period from: to:

Note: Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

NAME OF SHIP

DISTINCTIVE NUMBER
 OR LETTERS

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
 (to be completed on board)



Identification of the tanks	Capacity
Depth of slop tank(s):	

(Give the capacity of each tank and the depth of slop tank(s)).

OIL RECORD BOOK - PART II

INTRODUCTION

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with regulation 20 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a code letter.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship. In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with regulation 13C of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book shall be endorsed by the competent Port State authority*.

The Oil Record Book contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book should be considered accordingly.

* This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) LOADING OF OIL CARGO

1. Place of loading.
2. Type of oil loaded and identity of tank(s).
3. Total quantity of oil loaded (state quantity added and the total content of tank(s)).

(B) INTERNAL TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE

4. Identity of the tank(s)
 - .1 From:
 - .2 To: (state quantity transferred and total quantity of tank(s)).
5. Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state the quantity retained)

(C) UNLOADING OF OIL CARGO

6. Place of unloading.
7. Identity of tank(s) unloaded.
8. Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained)

(D) CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY)

(To be completed for each tank being crude oil washed)

9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10. Identity of tank(s) washed^{1/}.
11. Number of machines in use.
12. Time of start of washing.
13. Washing pattern employed^{2/}.

^{1/} When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No.2 centre, forward section.

^{2/} In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

14. Washing line pressure.
15. Time washing was completed or stopped.
16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
17. Remarks 3/.

(E) BALLASTING OF CARGO TANKS

18. Position of ship at start and end of ballasting.
19. Ballasting process:
 - .1 identity of tank(s) ballasted;
 - .2 time of start and end;
 - .3 quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in the operation.

(F) BALLASTING OF DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)

20. Identity of tank(s) ballasted.
21. Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22. Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
23. Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State the total quantity.
24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26. Quantity of clean ballast taken on board.

(G) CLEANING OF CARGO TANKS

27. Identity of tank(s) cleaned.
28. Port or ship's position.
29. Duration of cleaning.

3/ If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

30. Method of cleaning^{4/}.
31. Tank washings transferred to:
 - .1 reception facilities (state port and quantity^{5/};
 - .2 slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity).

(H) DISCHARGE OF DIRTY BALLAST

32. Identity of tank(s).
33. Position of ship at start of discharge into the sea.
34. Position of ship on completion of discharge into the sea.
35. Quantity discharged into the sea.
36. Ship's speed(s) during discharge.
37. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
38. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
39. Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s). State total quantity).
40. Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved)^{2/}.

(I) DISCHARGE OF WATER FROM SLOP TANKS INTO THE SEA

41. Identity of slop tank(s).
42. Time of settling from last entry of residues; or
43. Time of settling from last discharge.

^{4/} Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

^{5/} Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book.

44. Time and position of ship at start of discharge.
 45. Ullage of total contents at start of discharge.
 46. Ullage of oil/water interface at start of discharge.
 47. Bulk quantity discharged and rate of discharge.
 48. Final quantity discharged and rate of discharge.
 49. Time and position of ship on completion of discharge.
 50. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
 51. Ullage of oil/water interface on completion of discharge.
 52. Ship's speed(s) during discharge.
 53. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
 54. Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.
- (J) DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH
55. Identity of tank(s).
 56. Quantity disposed of from each tank. (State the quantity retained.)
 57. Method of the disposal:
 - .1 to reception facilities (identify port and quantity involved)^{5/};
 - .2 mixed with cargo (state quantity);
 - .3 transferred to (an)other tank(s): identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s);
 - .4 other method (state which); state quantity disposed of.

^{5/} Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book.

58. Position of ship at start of discharge of clean ballast.
59. Identity of tank(s) discharged.
60. Was (were) the tank(s) empty on completion?
61. Position of ship on completion if different from 58.
62. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

(L) DISCHARGE OF BALLAST FROM DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS
(CBT TANKERS ONLY)

63. Identity of tank(s) discharged.
64. Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.
65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
66. Quantity discharged:
 - .1 into the sea; or
 - .2 to reception facility (identify port).
67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
68. Was the discharge monitored by an oil content meter?
69. Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

(M) CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM

70. Time of system failure.
71. Time when system has been made operational.
72. Reasons for failure.

(N) ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL

73. Time of occurrence.
74. Port or ship's position at time of occurrence.
75. Approximate quantity and type of oil.
76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(O) ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS

TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(P) LOADING OF BALLAST WATER

77. Identity of tank(s) ballasted.
78. Position of ship when ballasted.
79. Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
80. Remarks.

(Q) RE-ALLOCATION OF BALLAST WATER WITHIN THE SHIP

81. Reasons for re-allocation.

(R) BALLAST WATER DISCHARGE TO RECEPTION FACILITY

82. Port(s) where ballast water was discharged.
83. Name or designation of reception facility.
84. Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
85. Date, signature and stamp of port authority official.

NAME OF SHIP

DISTINCTIVE NUMBER
OR LETTERS

CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)*/MACHINERY SPACE
OPERATIONS (ALL SHIPS)*

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge

*Delete as appropriate Signature of master

MEPC.48(31) SAYILI KARAR

4 Temmuz 1991 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MEPC.48(31) SAYILI KARAR

4 Temmuz 1991 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR
1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Geniş Karayip bölgesinin MARPOL 73/78, Ek V kapsamında özel
alan olarak belirlenmesi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin Komite görevlerine ilişkin 38(b) Maddesini HATIRLATARAK,

Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren "1978 tarihli Protokol" olarak anılacaktır) VI. maddesini KAYDEDEREK,

Otuz birinci oturumunda, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(a) maddesi uyarınca teklif edilen ve dolaşıma sokulan 1978 Protokolü üzerinde yapılan değişiklikleri DİKKATE ALARAK ,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen 1978 Protokolünün Ekimde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte biri veya daha fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının yüzde ellisini veya daha fazlasını oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını öncesinde bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 4 Ekim 1992'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 4 Nisan 1993 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesi uyarınca, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini 1978 tarihli Protokolün V. Ek'ine Taraf olan tüm Devletlere iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ekinin suretlerini, 1978 tarihli Protokolün V. Ek'i'ne Taraf olmayan Örgüt Üyelerine de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

- 2 -

EK

**MARPOL 73/78, EK V'İN 5. KURALINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER (GENİŞ KARAYİP BÖLGESİNİN
ÖZEL ALAN OLARAK BELİRLENMESİ)**

Kural 5 - Özel Alanlarda Çöplerin Bertarafı

Paragraf (1)'deki giriş cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(1) Bu Ek kapsamında özel alanlar, aşağıdaki gibi tanımlanan Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz alanı, Körfezler alanı, Kuzey Denizi alanı, Antarktika alanı ve Meksika Körfezi ve Karayip Denizi dahil olmak üzere Geniş Karayip bölgesidir."

Paragraf (1)'e aşağıdaki yeni alt paragraf (h) eklenmiştir:

"(h) Geniş Karayip Bölgesi, Geniş Karayip Bölgesi'nin (Cartagena de Indias, 1983) Deniz Çevresinin Korunması ve Geliştirilmesi hakkındaki Sözleşme'de madde 2, paragraf 1'de tanımlandığı üzere, koylar ve denizler de dahil olmak üzere Meksika Körfezi ve tüm Karayip Denizi ve Atlantik Okyanusu'nun Florida'dan doğuya doğru 77°30'B meridyene 30°K paralelinden, buradan 20 K paraleli ile 59°B meridyenin kesişimine uzanan kerte hattı, buradan da 7°20'K paraleli ile 50°B meridyenin kesişimi, güneybatıdan Fransız Guyanası'nın doğu sınırına çizilen kerte hattının oluşturduğu sınırlar arasında kalan bölümü anlamına gelir."

Paragraf (2)'nin mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(b) bu paragrafın (c) alt paragrafında öngörülenler dışındaki gıda atıklarının denize boşaltılması, karadan mümkün olduğunca uzakta, ancak her halükarda en yakın karaya 12 deniz milinden daha yakın olmayacak şekilde yapılır,"

Paragraf (c)'ye aşağıdaki yeni alt paragraf (2) eklenmiştir:

"(c) bir ufalayıcı veya öğütücüden geçirilen gıda atıklarının Geniş Karayip Bölgesi'ne bertarafı, karadan mümkün olduğunca uzakta, ancak kural 4'e tabi olmayan her halükarda en yakın karaya 3 deniz milinden daha yakın olmamak şeklinde yapılır. Bu parçalanmış veya öğütülmüş gıda atıklarının, 25 milimetreden büyük olmayan açıklıklara sahip bir elekten geçebilir boyutta olması sağlanır."

RESOLUTION MEPC.48(31)
adopted on 4 July 1991
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

RESOLUTION MEPC.48(31)

adopted on 4 July 1991

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

(Designation of the Wider Caribbean area as a special
area under Annex V of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED, at its thirty-first session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 4 October 1992, unless prior to this date one third or more of the Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 4 April 1993 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to Annex V of the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. **FURTHER REQUESTS** the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to Annex V of the 1978 Protocol copies of the resolution and its annex.

RESOLUTION MEPC.48(31)
adopted on 4 July 1991
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

ANNEX

AMENDMENTS TO REGULATION 5 OF ANNEX V OF MARPOL 73/78
(DESIGNATION OF THE WIDER CARIBBEAN AREA
AS A SPECIAL AREA)

Regulation 5 - Disposal of Garbage within Special Areas

The introductory sentence in paragraph (1) is amended to read as follows:

"(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the 'Gulfs area', the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, including the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea, which are defined as follows:"

New subparagraph (h) is added to paragraph (1) as follows:

"(h) The Wider Caribbean Region, as defined in article 2, paragraph 1 of the Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region (Cartagena de Indias, 1983), means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30°N parallel from Florida eastward to 77°30'W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20°N parallel and 59°W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20'N parallel and 50°W meridian, thence a rhumb line drawn southwesterly to the eastern boundary of French Guiana."

New subparagraph (b) of paragraph (2) is amended to read as follows:

"(b) except as provided in subparagraph (c) of this paragraph, disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land,"

New subparagraph (c) is added to paragraph (2) as follows:

"(c) disposal into the Wider Caribbean Region of food wastes which have been passed through a comminuter or grinder shall be made as far as practicable from land, but in any case not subject to regulation 4 not less than 3 nautical miles from the nearest land. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres."

MSC.51(32) SAYILI KARAR 6 Mart 1992 tarihinde kabul edilmiştir
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MEPC.51(32) SAYILI KARAR
6 Mart 1992 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL 73/78 Ek I'in Boşaltım kriterleri)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin Komite görevlerine ilişkin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'yle ilgili 1978 tarihli Protokol'ün (buradan itibaren "1978 tarihli Protokol" olarak anılacaktır) VI. maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78'in deniz çevresinin yağ ile kasten kirlenmesinin tamamen ortadan kaldırılması hedefini HATIRLATARAK,

Bu bağlamda gemilerden kaynaklanan operasyonel kirliliği daha da azaltmayı ARZULAYARAK,

Otuzikinci oturumunda, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(a) maddesi uyarınca teklif edilen ve dolaşıma sokulan 1978 Protokolü üzerinde yapılan değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın Ek'inde belirtilen 1978 Protokolünün Ek'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletler'in üçte biri veya daha fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosu gros tonajının yüzde ellisini veya daha fazlasını oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını öncesinde bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 6 Ocak 1993'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3. Taraf Devletler'i, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 6 Temmuz 1993 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletler'ine iletmesini TALEP EDER;

5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyeleri'ne de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL 73/78 EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Ek I'de yer alan kural aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

1 Kural 9

.1 Paragraf (I)(a)(iv)'in mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(iv) Yağ içeriğinin anlık boşaltım hızının deniz mili başına 30 litreyi aşmaması".

.2 Paragraf (1)(b)'nin mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(b) petrol tankeri olmayan 400 gros ton ve üzeri bir gemiden ve petrol yük kalıntısı ile karıştırılmadıkça, bir petrol tankerinin yük pompa dairesi sintineleri hariç makine dairesi sintinelerinden:

(i) geminin özel bir alanda olmaması;

(ii) geminin seyir halinde olması;

(iii) seyreltilmemiş atık suyun yağ içeriğinin milyonda 15 birimi geçmemesi; ve

(iv) geminin bu Ek'in 16. kuralı ile gerekli kılınan operasyonel ekipmana sahip olması."

.3 Paragraf (4), (a) - (d) maddeleri dahil olmak üzere ikinci cümlelerin tamamen silinmesiyle değiştirilmiştir.

.4 Aşağıdaki yeni paragraf (7) eklenmiştir:

"(7) Bu Ek'in Kural 16(6)'sında atıfta bulunulan ve bu Ek'in Kural 16(1) veya 16(2)'si ile gerekli kılınan ekipman ile donatılmamış bir gemi durumunda, bu kuralın 1(b) paragrafının hükümleri 6 Temmuz 1998'e veya geminin bu tür ekipmanla donatıldığı tarihe (hangisi önceyse) kadar geçerli olmaz. Bu tarihe kadar, makine mahalli sintinelerinden yağ veya yağlı karışımların bu tür bir gemiden denize boşaltılması, aşağıdaki koşulların tümünün yerine getirilmesi durumu dışında yasaktır:

(a) yağlı karışımın yük pompa dairesi sintinelerinden kaynaklanmaması;

(b) yağlı karışımın petrol yükü kalıntıları ile karışmamış olması;

(c) geminin özel alanda olmaması;

(d) geminin en yakın karadan 12 deniz milinden uzakta olması;

(e) geminin seyir halinde olması;

(f) atık suyun yağ içeriğinin milyonda 100 birimden az olması; ve

- (g) geminin İdare tarafından onaylanmış bir dizayna sahip ve Örgüt tarafından önerilen şartnameleri dikkate alan, operasyonel bir yağlı su ayırma cihazına sahip olması*."

Paragraf (7)(g) için aşağıdaki dipnot eklenmelidir:

** Örgüt tarafından A.393(X) sayılı kararla kabul edilen Yağlı Su Ayırma Ekipmanı ve Yağ İçeriği Ölçme cihazı için Uluslararası Performans Şartnameleri'ne ilişkin tavsiye referans alınır."

2 Kural 10

.1 Paragraf (2) (b) aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

"(b) özel bir alanda, 400 gros tondan daha az tonajda petrol tankeri olmayan bir gemiden herhangi bir yağ veya yağlı karışımın denize boşaltılması, seyreltme olmaksızın yağ içeriğinin milyonda 15 birimi geçmediği durumlar dışında yasaktır."

.2 Paragraf (3)(b)(v), çapraz referansın 16(7)'den 16(5)'e değiştirilmesi ile değiştirilmiştir.

3 Kural 16

Bu kuralın mevcut metni, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Kural 16

Yağ boşaltımını izleme ve kontrol sistemi ile yağ filtreleme ekipmanı

- (1) 400 gros ton ve üzerinde ancak 10,000 gros tonun altında olan herhangi bir gemi, bu kuralın (4) paragrafına uygun yağ filtreleme ekipmanı ile donatılır. Büyük miktarlarda akaryakıt taşıyan bu tür herhangi bir geminin, bu kuralın (2) paragrafına veya 14. kuralın (1) paragrafına uygunluğu sağlanır.
- (2) 10,000 gros ton ve üzerinde olan herhangi bir gemi, yağ filtreleme ekipmanı ile donatılır ve gemide atık suyun yağ içeriği milyonda 15 birimi aştığında boşaltımı otomatik olarak durdurmak üzere düzenlemeler sağlanır.
- (3) (a) İdare, aşağıdaki şartlara uyulması koşuluyla münhasıran özel alanlardaki seferlerde faaliyet gösteren herhangi bir gemi için bu kuralın (1) ve (2) paragraflarının gerekliliklerinden feragat edebilir:
- (i) geminin yağlı sintine suyunun tamamen gemide tutulması için İdareyi tatmin edecek yeterli hacme sahip bir toplama tankı ile donatılmış olması;
- (ii) yağlı sintine suyunun tamamının, daha sonra kabul tesislerine boşaltılmak üzere gemide tutulması;
- (iii) İdarenin, geminin uğradığı yeterli sayıda liman veya terminalde bu tür yağlı sintine suyunu almak için yeterli kabul tesislerinin mevcut olduğunu belirlemiş olması;

- 4 -

- (iv) gerekli olduğunda Uluslararası Yağ ile Kirlenmesinin Önlenmesi Belgesi'nin, geminin münhasıran özel alanlardaki seferlerde görev aldığı anlamına gelecek şekilde onaylanmış olması; ve
- (v) miktar, zaman ve boşaltma limanı bilgilerinin Yağ Kayıt Defteri'ne kaydedilmesi.
- (b) İdare, 400 gros tondan az olan gemilerin, mümkün olduğu ölçüde, bu Ek'in 9(1)(b) sayılı kuralının gerekliliklerine uygun olarak yağ veya yağlı karışımları gemide tutabilecek veya boşaltabilecek şekilde donatılmasını sağlar.
- (4) Bu kuralın (1) paragrafında atıfta bulunulan yağ filtreleme teçhizatının, İdare tarafından onaylanan bir dizayna sahip ve sistemden geçtikten sonra denize boşaltılan herhangi bir yağlı karışımın yağ içeriğinin milyonda 15 birimi geçmeyecek şekilde olmasını sağlayacak şekilde olması sağlanır. Bu tür ekipmanın dizaynını değerlendirirken İdare, Örgüt tarafından tavsiye edilen şartnameleri göz önünde bulundurur*.
- (5) Bu kuralın (2) paragrafında atıfta bulunulan yağ filtreleme teçhizatının, İdare tarafından onaylanan bir dizayna sahip ve herhangi bir yağlı karışımın sistem veya sistemlerden geçtikten sonra denize boşaltılan yağ içeriğinin milyonda 15 birimi geçmeyecek şekilde olmasını sağlayacak şekilde olması sağlanır. Bu düzeyin korunmadığı durumların gösterilmesi için bir alarm düzeneği donatılır. Sistem ayrıca, atık suyun yağ içeriği milyonda 15 birimi aştığında, yağlı karışımların herhangi bir tahliesinin otomatik olarak durdurulmasını sağlayacak düzenlemelerle donatılır. Bu tür ekipman ve düzenlemeleri değerlendirirken İdare, Örgüt tarafından tavsiye edilen şartnameyi göz önünde bulundurur*.
- (6) 6 Temmuz 1993'ten önce teslim edilen gemiler için bu kuralın gereklilikleri, bu gemilerin yağlı su ayırma ekipmanı (100 ppm ekipman) ile çalışabilmesi koşuluyla, 6 Temmuz 1998'e kadar uygulanır."

Paragraf (4) ve (5) için aşağıdaki dipnot eklenmelidir:

** Örgüt tarafından A.393(X) sayılı kararla kabul edilen Yağlı Su Ayırma Ekipmanı ve Yağ İçeriği Ölçme Cihazı için Uluslararası Performans Şartnameleri'ne ilişkin tavsiye referans alınır."

4 Kural 21

.1 (c) alt paragrafı, "herhangi bir özel alanda ve" sözcükleri silinerek değiştirilmiştir.






.2 Alt paragraf (d) silinmiştir.

5 IOPP Sertifikası'nın İlavelerinin A ve B Formları

IOPP Sertifikası İlavelerinin hem A hem de B Formlarındaki 2.2 ve 2.3 maddeleri aşağıdakilerle değiştirilmiştir:

MSC.51(32) SAYILI KARAR (6 Mart 1992 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 5 -

- .2.2 Kurulu yağ filtreleme ekipmanının türü:
- 2.2.1 Yağ filtreleme(15 ppm) ekipmanı (kural 16(4)) 
- 2.2.2 Alarmlı ve otomatik durdurma cihazlı yağ filtreleme (15 ppm) ekipmanı (kural 16(5)) 
- 2.3 Geminin 6 Temmuz 1998 tarihine kadar mevcut ekipmanla çalışmasına izin verilmiştir (kural 16(6)) ve gemi aşağıdakilerle donatılmıştır:
- 2.3.1 Yağlı su ayırma (100 ppm) ekipmanı 
- 2.3.2 Alarmsız yağ filtreleme (15 ppm) ekipmanı 
- 2.3.3 Alarmlı ve manuel durdurma cihazlı yağ filtreleme (15 ppm) ekipmanı 

RESOLUTION MEPC.51(32)
adopted on 6 March 1992

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

(Discharge criteria of Annex I of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol"), which confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

RECALLING the objective of MARPOL 73/78 to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil,

DESIRING in this regard to reduce even further operational pollution from ships,

HAVING CONSIDERED, at its thirty-second session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 6 January 1993, unless prior to this date one third or more of the Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 6 July 1993 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

- 2 -

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

The regulations of Annex I are amended as follows:

1 Regulation 9

.1 The existing text of paragraph (1)(a)(iv) is replaced by the following:

"(iv) The instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile".

.2 The existing text of paragraph (1)(b) is replaced by the following:

"(b) From a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump-room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:

(i) the ship is not within a special area;

(ii) the ship is proceeding en route;

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

(iv) the ship has in operation equipment as required by regulation 16 of this Annex."

.3 Paragraph (4) is amended by deleting the entire second sentence, including subitems (a) - (d).

.4 A new paragraph (7) is added as follows:

"(7) In the case of a ship, referred to in regulation 16(6) of this Annex, not fitted with equipment as required by regulation 16(1) or 16(2) of this Annex, the provisions of paragraph 1(b) of this regulation will not apply until 6 July 1998 or the date on which the ship is fitted with such equipment, whichever is the earlier. Until this date any discharge from machinery space bilges into the sea of oil or oily mixtures from such a ship shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) the oily mixture does not originate from the cargo pump-room bilges;

(b) the oily mixture is not mixed with oil cargo residues;

(c) the ship is not within a special area;

(d) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;

(e) the ship is proceeding en route;

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

- (g) the ship has in operation oily-water separating equipment of a design approved by the Administration, taking into account the specification recommended by the Organization*."

A footnote should be added to paragraph (7)(g) as follows:

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

2 Regulation 10

.1 Paragraph (2)(b) is amended to read:

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

.2 Paragraph (3)(b)(v) is amended by changing the cross-reference therein from 16(7) to 16(5).

3 Regulation 16

The existing text of this regulation is replaced by the following:

"Regulation 16

Oil discharge monitoring and control system
and oil filtering equipment

- (1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph (4) of this regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph (2) of this regulation or paragraph (1) of regulation 14.
- (2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be provided with oil filtering equipment, and with arrangements for an alarm and for automatically stopping any discharge of oily mixture when the oil content in the effluent exceeds 15 parts per million.
- (3) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this regulation for any ship engaged exclusively on voyages within special areas provided that all of the following conditions are complied with:
 - (i) the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;
 - (ii) all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
 - (iii) the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;

- 4 -

- (iv) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special areas; and
 - (v) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book.
- (b) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of regulation 9(1)(b) of this Annex.
- (4) Oil filtering equipment referred to in paragraph (1) of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content not exceeding 15 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization*.
 - (5) Oil filtering equipment referred to in paragraph (2) of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements such as will ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million. In considering the design of such equipment and arrangements, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization*.
 - (6) For ships delivered before 6 July 1993 the requirements of this regulation shall apply by 6 July 1998 provided that these ships can operate with oily-water separating equipment (100 ppm equipment)."

A footnote should be added to paragraphs (4) and (5) as follows:

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

4 Regulation 21

- .1 Subparagraph (c) is amended by deleting the first five words, i.e., "in any special area and".
- .2 Subparagraph (d) is deleted.

5 Forms A and B of Supplements to the IOPP Certificate

Items 2.2 and 2.3 in both Forms A and B of Supplements to the IOPP Certificate are replaced by the following:

"2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

- 2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment
(regulation 16(4))
- 2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and
automatic stopping device (regulation 16(5))
- 2.3 The ship is allowed to operate with the existing
equipment until 6 July 1998 (regulation 16(6)) and
fitted with:
 - 2.3.1 Oily-water separating (100 ppm) equipment
 - 2.3.2 Oil filtering (15 ppm) equipment without alarm
 - 2.3.3 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm
and manual stopping device

MEPC.52(32) SAYILI KARAR
6 Mart 1992 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ
PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Yeni kural 13F ve 13G ve MARPOL 73/78 Ek I'de yapılan ilgili
değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin Komite görevlerine ilişkin 38(a) Maddesini
HATIRLATARAK,

Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle
1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli
Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973
tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin
Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'yle ilgili 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren "1978 tarihli
Protokol" olarak anılacaktır) VI. maddesini KAYDEDEREK,

Petrol kirliliği konulu A.675(16) sayılı kararı AYRICA KAYDEDEREK,

Tanker kazalarından kaynaklanan deniz kirliliği olaylarının ciddiyetinin FARKINDA OLARAK,

Çatışma veya karaya oturma durumlarında petrol kirliliğini önlemek amacıyla petrol tankerlerinin
dizayn ve inşaa gerekliliklerini iyileştirmeyi ARZULAYARAK,

Otuzikinci oturumunda, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(a) maddesi uyarınca teklif edilen ve
duyurulan 1978 Protokolü üzerinde yapılan değişiklikler DİKKATE ALINARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni, mevcut kararın ekinde belirtilen 1978
Protokolü'nün Ek'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Taraf Devletler'in üçte biri veya daha
fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının yüzde ellisini veya daha fazlasını
oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını öncesinde bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 6
Ocak 1993'te kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2.
paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 6 Temmuz 1993 tarihinde yürürlüğe gireceğini
kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı
suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletler'ine iletmesini
TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, İşbu kararın ve Ek'inin suretlerini, MARPOL 73/78'e taraf olmayan Örgüt
Üyeleri'ne de iletmesini AYRICA TALEP EDER;

6. Acil bir husus olarak aşağıdakileri geliştirmeyi KABUL EDER:

- (a) kural 13F(5)'te gerekli kılındığı üzere petrol tankerlerinin dizaynı ve inşasında alternatif yöntemlerinin onaylanmasına ilişkin rehberler;
- (b) kural 13G(7)'de gerekli kılındığı üzere alternatif yapısal veya operasyonel düzenlemelerin onaylanmasına ilişkin rehberler; ve
- (c) kural 13G(3)'te gerekli kılındığı üzere güçlendirilmiş bir sörvey ve denetim programına ilişkin rehberler.

- 3 -

EK

MARPOL 73/78 EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Kural 1

Tanımlar

Mevcut paragraf 8(b)'den sonra aşağıdaki yeni paragraf 8(c) eklenmiştir:

"(c) Bu paragrafın (a) alt paragrafının hükümlerine bakılmaksızın mevcut bir petrol tankerinin bu Ek'teki kural 13F veya 13G'nin gerekliliklerini karşılayacak şekilde düzenlenmesi, bu Ek'in amaçları doğrultusunda büyük tadilat olarak kabul edilmez."

Yeni kural 13F ve 13G

Mevcut kural 13E'den sonra aşağıdaki yeni kural 13F ve 13G eklenmiştir:

MARPOL 73/78 EK I KURAL 13F

Çatışma veya karaya oturma durumunda petrol
kirliliğinin önlenmesi

- (1) Bu kural dedveyti 600 ton ve üzerinde olan petrol tankerleri için geçerlidir:
- (a) inşa sözleşmesi 6 Temmuz 1993 tarihinde veya sonrasında imzalanmış olan petrol tankeri, veya
 - (b) bir inşa sözleşmesi yoksa omurgaları 6 Ocak 1994'te veya sonrasında konulan veya benzeri bir inşa aşamasında olan petrol tankeri, veya
 - (c) teslim tarihi 6 Temmuz 1996 tarihinde veya sonrasında olan petrol tankeri, veya
 - (d) büyük tadilat geçirenler;
 - (i) sözleşmesi 6 Temmuz 1993 sonrasında imzalanan petrol tankeri; veya
 - (ii) sözleşmesi yoksa, 6 Ocak 1994 sonrasında inşasına başlanan petrol tankeri; veya
 - (iii) 6 Haziran 1996 tarihinden sonra tamamlanan petrol tankeri.
- (2) Dedveyti 5.000 ton ve üzerinde olan her petrol tankeri:
- (a) uygulanabilir olduğu şekilde kural 13E'nin yerine, bu kuralın (4) ve (5) paragraflarının hükümlerine tabi olduğu durumlar haricinde, bu paragraf (3)'ün gerekliliklerine uyar; ve
 - (b) uygulanabilir olduğunda paragraf (6)'nın gerekliliklerine uyar.

(3) Tüm yük tankı uzunluğu, balast tankları veya yük ve akaryakıt tankları harici mahaller ile aşağıdaki şekilde korunur:

(a) Yan tankları veya mahalleri

Yan tankları veya mahalleri, ya gemi bordasının tam derinliği boyunca ya da çift dipten en üst güverteye kadar, varsa yuvarlak bir küpeşte dikkate alınmaksızın uzanacak şekilde donatılır. Bunlar, yük tankları şekil 1'de gösterildiği üzere hiçbir yerde borda sacına dik açılarda herhangi bir enine kesitten ölçülen w mesafesinden daha az olmayacak biçimde, borda karına sacı kaplamasının kalıp hattının iç tarafına yerleştirilerek aşağıda belirtildiği şekilde düzenlenir:

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

w = 2,0 m, hangisi daha az ise.

w'nin minimum değeri = 1,0 m.

(b) Çift dip tanklar veya mahaller

Her bir çift dip tankın veya mahallin derinliği, herhangi bir enine kesitte, şekil 1'de gösterildiği gibi yük tanklarının altı ile dip borda karına sacının kalıp hattı arasındaki, dip borda karına sacına dik açılarla ölçülen h mesafesi, aşağıda belirtilenden az olmayacak şekilde ayarlanır:

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

h = 2.0 m, hangisi daha az ise.

h'nin minimum değeri = 1.0 m.

(c) Sintine mahali veya açıkça tanımlanmış bir sintine mahali olmayan konumlarda

h ve w mesafeleri farklı olduğunda, şekil 1'de gösterildiği üzere temel hattın üzerinde 1,5 h'yi aşan seviyelerde w mesafesi tercih edilir.

(d) Balast tanklarının toplam kapasitesi

Dedveyti 20,000 ton ve üzerindeki ham petrol tankerlerinde ve dedveyti 30,000 ton ve üzerindeki ürün tankerlerinde, yan tankların, çift dip tanklarının, baş pik tanklarının ve kış pik tanklarının toplam kapasitesi, kural 13'ün gerekliliklerini karşılamak için gerekli ayrılmış balast tanklarının kapasitesinden az tutulmaz. Kural 13'ün gerekliliklerini karşılamak için kullanılan yan tankları veya mahalleri ve çift dip tanklar, yük tankı uzunluğu boyunca mümkün olduğunca homojen şekilde yerleştirilir. Boyuna kirişi bükülme gerilimini, trimi vb. azaltmak için donatılan ek ayrılmış balast kapasitesi, geminin herhangi bir yerinde konumlandırılabilir.

(e) Yük tanklarındaki emme kuyuları

Yük tanklarındaki emme kuyuları, bu kuyuların mümkün olduğu kadar küçük olması ve kuyu dibi ile borda karına sacı dibi arasındaki mesafenin 0,5 h'den az olmaması koşuluyla, h mesafesi ile tanımlanan sınır çizgisinin altındaki çift dip içine çıkıntı yapabilir.

(f) Balast ve yük boru sistemi

Balast boruları ve balast tanklarına açılan iskandil ve havalandırma boruları gibi diğer borular yük tanklarından geçirilmez. Yük boruları ve yük tanklarına açılan benzer borular balast tanklarından geçirilmez. Tamamen kaynaklı veya eşdeğeri olmaları koşuluyla, kısa boru tesisatları için bu gerekliliğe istisna tutulabilir.

- (4) (a) Tankerin dizaynının borda karına sacı dibine uygulanan ve yük ile deniz arasında tek bir sınır oluşturan yük ve buhar basıncının dış hidrostatik su basıncını aşmaması koşuluyla, aşağıdaki formülle ifade edildiği üzere, paragraf (3)(b) ile gerekli kılınan çift dip tanklar veya mahallerden feragat edilebilir:

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100\Delta p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

burada:

h_c = metre cinsinden, borda karına sacına temas eden yükün yüksekliği

ρ_c = t/m³ cinsinden maksimum yük yoğunluğu

d_n = metre cinsinden, beklenen herhangi bir yükleme koşulunda minimum çalışma draftı

ρ_s = t/m³ cinsinden deniz suyu yoğunluğu

Δp = bar cinsinden yük tankı için sağlanan basınç/vakum vanasının maksimum ayar basıncı

f = emniyet faktörü = 1.1

g = standart yerçekimi ivmesi (9.81 m/s²)

- (b) Yukarıdaki gereklilikleri yerine getirmek için gerekli olan herhangi bir yatay bölme, D gemi vasatındaki kalıp derinliği olmak üzere temel hattın üzerinde, B/6 veya 6 m'den, hangisi daha az ise, az ve 0,6D'den fazla olmayan bir yüksekliğe yerleştirilir.
- (c) h paragraf (3)(b)'de tanımlandığı gibi olmak üzere kaide hattının 1,5 h üzerinde bir seviyenin altında olduğunda yük tankı sınır hattının şekil 2'de gösterildiği gibi karına kaplamasına dikey olabileceği dışında, yan tanklarının veya mahalleri, paragraf (3)(a)'da tanımlandığı gibi konumlandırılır.

(5) Petrol tankerlerinin dizayn ve inşasına ilişkin diğer yöntemler, çatışma veya karaya oturma durumunda petrol kirliliğine karşı asgari olarak aynı düzeyde korumayı sağlamaları ve Örgüt tarafından geliştirilen rehberler temelinde Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından prensipte onaylanmış olmaları durumunda, paragraf (3)'te belirtilen gerekliliklere alternatif olarak kabul edilebilir.

(6) Dedveyti 20,000 ton ve üzerinde olan petrol tankerleri için kural 25(2)(b)'de öngörülen hasar varsayımlarına aşağıdaki varsayılan eğimli karına hasarı eklenir:

(a) boylamasına uzantı:

(i) dedveyti 75,000 ton ve üzerindeki gemiler için:

geminin ileri dikmesinden ölçülen 0.6 L

(ii) dedveyti 75,000 tondan az olan gemiler için:

geminin ileri dikmesinden ölçülen 0.4 L

(b) enine uzantı: karınada herhangi bir yerde B/3

(c) dikey uzantı: dış teknenin çatlaması.

(7) Dedveyti 5,000 tondan az olan petrol tankerleri:

(a) asgari olarak, paragraf (3)(b)'de belirtilen h mesafesinin aşağıdakilere uygun olduğu derinliğe sahip çift dip tanklar veya mahaller ile donatılır:

h 'nin minimum değeri = 0.76 m olmak üzere $h = B/15$ (m);

Sintine mahalinde ve açıkça tanımlanmış sintine mahali olmayan yerlerde, yük tankı sınır çizgisi şekil 3'de gösterildiği gibi vasat düz dip hattına paralel uzanır; ve

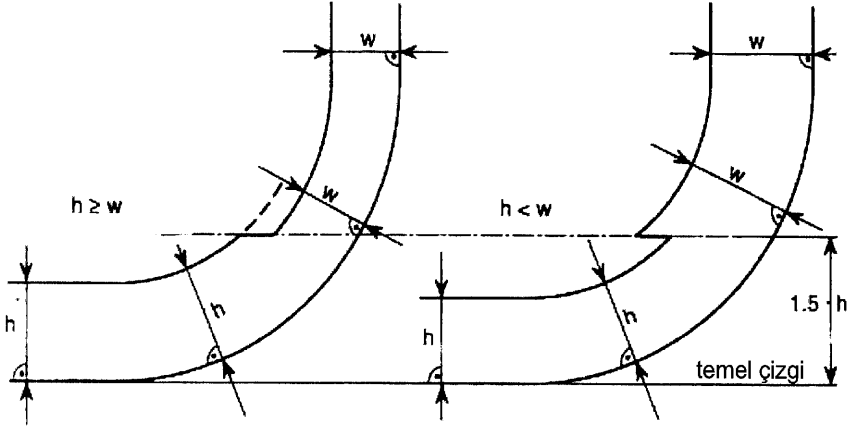
(b) yan tankları veya mahalleri paragraf (3)(a)'ya göre düzenlenmedikçe, her bir yük tankının kapasitesi 700 m^3 'ü geçmeyecek şekilde düzenlenmiş yük tankları ile aşağıdakilere uygun şekilde donatılır:

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

w 'nin minimum değeri = 0,76 m olmak üzere.

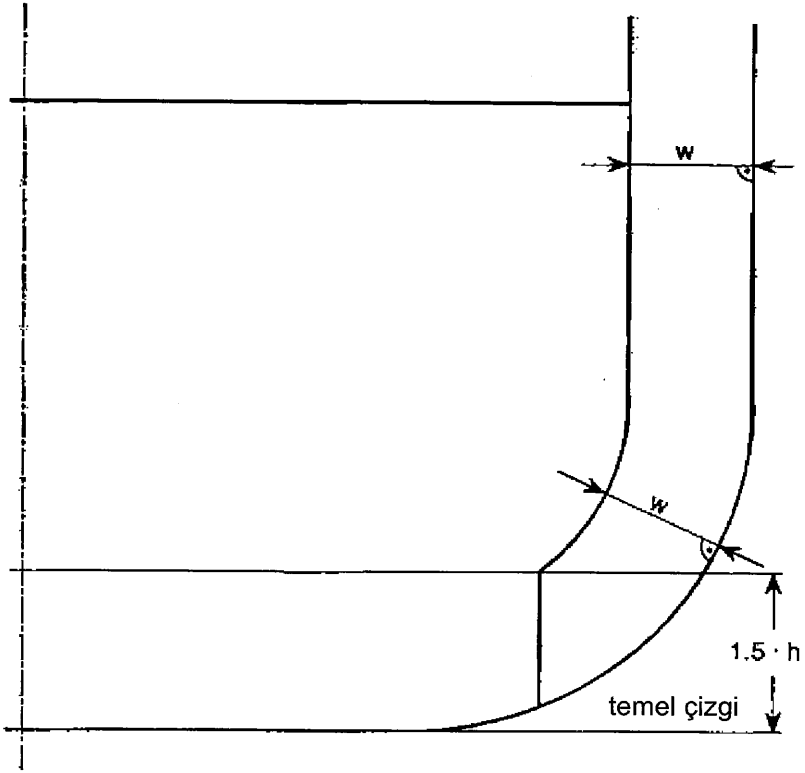
(8) Tadil edilen 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin II-1/11 kuralı uyarınca yerleştirilmiş bir çatışma perdesinin ilerisine uzanan herhangi bir mahalde petrol taşınmaz. Bu kural uyarınca bir çatışma perdesine sahip olması gerekmeyen bir petrol tankerinde, bu kurala göre yerleştirilmiş bir çatışma perdesiymiş gibi konumlandırılmış olan, merkez hattına dik, enine düzlemin ilerisine uzanan herhangi bir mahalde petrol taşınmaz.

(9) İdareler, bu kuralın hükümleri uyarınca inşa edilecek petrol tankerlerinin dizaynını ve inşasını onaylarken, yan ve çift dip tanklarının veya mahallerin bakım ve denetim ihtiyacı da dahil olmak üzere genel emniyet hususlarını dikkate alırlar.



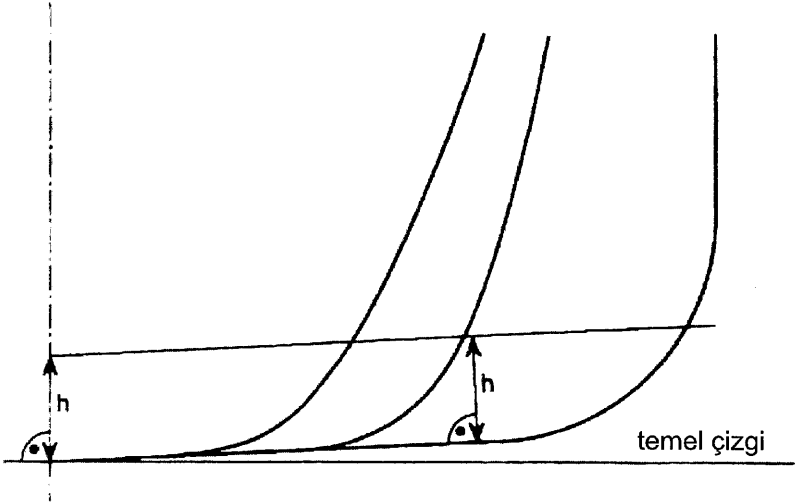
Şekil 1

Paragraf (3)'ün amaçları doğrultusunda yük tankının sınır çizgileri



Şekil 2

Paragraf (4)'ün amaçları doğrultusunda yük tankının sınır çizgileri



Şekil 3

Paragraf (7)'nin amaçları doğrultusunda yük tankının sınır çizgileri

MARPOL 73/78 EK I KURAL 13G

Çatışma veya karaya oturma durumunda petrol kirliliğinin önlenmesi

Mevcut tankerler için tedbirler

- (1) Bu kural:
- (a) bu Ek'teki kural 13F(1)'de belirtilen tarihlerden önce sözleşmesi yapılan, omurgaları yerleştirilmiş veya teslim edilmiş olan, dedveyti 20,000 ton ve üzerinde olan ham petrol tankerleri ve dedveyti 30,000 ton ve üzerinde olan ürün tankerleri için geçerlidir; ve
 - (b) bu Ek'teki kural 13F(1)'de belirtilen tarihlerden önce sözleşmesi yapılmış, omurgası yerleştirilmiş veya teslim edilmiş olan ve bu Ekteki kural 13F'ye uygun olan petrol tankerleri için geçerli değildir; ve
 - (c) yük tank sınırları ile gemi bordası ve karina kaplaması arasındaki asgari mesafelere ilişkin gerekliliğin her bakımdan karşılanmasının gerekmemesi haricinde, bu Ek'teki kural 13F(3)(a) ve (b) veya 13F(4) veya 13F(5)'e uygun olan, yukarıdaki alt paragraf (a) kapsamındaki petrol tankerleri için geçerli değildir. Bu durumda, borda koruması mesafeleri, tip 2 yük tanklarının konumu için Uluslararası Dökme Kimyasallar Kodu'nda belirtilenlerden daha az tutulamaz ve merkez hattındaki karina korumasının bu Ek'teki kural 13E(4)(b)'e uygunluğu sağlanır.
- (2) Bu kuralın gereklilikleri 6 Temmuz 1995 tarihinden itibaren geçerlilik kazanır.
- (3) (a) Bu kuralın uygulandığı bir petrol tankeri, periyodik, ara ve yıllık sömreyler boyunca kapsamı ve sıklığı asgari olarak Örgüt tarafından geliştirilen rehberlere uygun olan güçlendirilmiş bir sömrey programına tabidir.
- (b) Bu kuralın uygulandığı beş yaşından büyük bir petrol tankerinde, mevcut Sözleşme'ye taraf olan herhangi bir Devletin Hükümeti'nin yetkili makamının kullanımına açık, gerekli numune ölçümlerinin sonuçları ve gerçekleştirilen yapısal çalışmaların beyanı dahil olmak üzere, sömrey raporlarının eksiksiz bir dosyası bulundurulur.
- (c) Bu dosyaya ayrıca bayrak İdaresi tarafından veya bunun adına kabul edildiğini belirtmek üzere tasdik edilen ve gemi ve kalan numunelerinin yapısal durumuna dair sonuçları içeren bir durum değerlendirme raporu eşlik eder. Bu dosya ve durum değerlendirme raporu, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlerde yer alan standart formatta hazırlanır.
- (4) Bu Ek'in 1(26) kuralında tanımlandığı üzere yeni petrol tankeri gerekliliklerini karşılamayan bir petrol tankeri, L₁ ve öngörülen dip kaplama alanı ΣPA_s kural 13E(2)'de tanımlandığı gibi olmak üzere, petrol taşıma için kullanılmayan ve kural 13E(4)'ün genişlik ve yükseklik gerekliliklerini karşılayan yan tankları veya çift dip mahalleri geminin her iki tarafında geminin tam derinliği boyunca L₁'nin en az %30'unu veya L₁ uzunluğunda dahilinde öngörülen dip kaplama alanı ΣPA_s'nin en az %30'unu kapsadığı takdirde teslimat tarihinden en geç 30 yıl içerisinde kural 13F'e uyum sağlanmasının gerekli olmaması durumunda, teslim tarihinden itibaren en geç 25 yıl içinde bu Ek'in 13F kuralının gerekliliklerini karşılar.

(5) Bu Ek'in 1(26) kuralında tanımlandığı üzere yeni petrol tankeri gerekliliklerini karşılayan bir petrol tankeri, teslimat tarihinden itibaren en geç 30 yıl içinde bu Ek'teki kural 13F'in gerekliliklerine uyar.

(6) Bu kuraldaki paragraf (4)'ün uygulanması ile ortaya çıkan yeni balast ve yükleme koşulları, özellikle boyuna ve lokal mukavemet, hasarsız stabilitesi ve uygulanabilir olması halinde hasarlı stabilize dikkate alınarak, İdarenin onayına tabidir.

(7) Hidrostatik dengeli yükleme gibi diğer yapısal veya operasyonel düzenlemeler, çatışma veya karaya oturma durumunda petrol kirliliğine karşı asgari olarak aynı düzeyde korumayı sağlamaları ve Örgüt tarafından geliştirilen rehberler temelinde İdare tarafından onaylanmış olmaları durumunda, paragraf (4)'te belirtilen gerekliliklere alternatif olarak kabul edilebilir.

Kural 24(4)

Yük tanklarının boyut ve düzenlemelerine ilişkin sınırlamalar

Paragraf (4)'teki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(4) Bir yük tankının uzunluğu, 10 metreyi veya aşağıdaki değerlerden birini, hangisi daha büyükse, geçmez:

(a) Yük tanklarının içinde boylamasına perdelerin olmadığı durumlarda:

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

0,2 L'yi geçmemek kaydıyla

(b) Yük tanklarının içinde boylamasına merkez hattı perdelerinin olmadığı durumlarda:

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

(c) Yük tanklarının içinde iki veya daha fazla boylamasına perdenin olduğu durumlarda:

(i) yan yük tankları için:

$$0,2 L$$

(ii) merkez yük tankları için:

$$(1) \frac{b_i}{B} \text{ beşte birine eşit veya daha fazlaysa:}$$

$$0,2 L$$

- 12 -

(2) $\frac{b_i}{B}$ beşte birinden azsa;

- Boylamasına merkez hattı perdelerinin olmadığı durumlarda:

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

- Boylamasına merkez hattı perdesinin olduğu durumlarda:

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

(d) "bi" geminin bordasından söz konusu tankın dış boyuna perdesine kadar olan, tahsis edilen yaz friborduna karşılık gelen seviyede merkez hattına dik açılarda içeriden ölçülen minimum mesafedir."

PETROL TANKERLERİ İÇİN İNŞA VE EKİPMAN KAYDINDA
(FORM B) YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Mevcut paragraf 5.7'den sonra aşağıdaki yeni paragraf 5.8 eklenmiştir:

"5.8 Çift cidarlı inşaa

5.8.1 Geminin, kural 13F'ye göre inşaa edilmesi gerekmektedir ve aşağıdaki gereklilikleri sağlar:

.1 paragraf (3) (çift cidarlı inşaa)



.2 paragraf (4) (çift cidarlı, bordalı, yapıya sahip orta yükseklikte güverte tankerleri)



.3 paragraf (5) (Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından onaylanan alternatif metot)



5.8.2 Gemi, kural 13F(7)'nin gerekliliklerine (çift dip gereklilikleri) göre inşaa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur



5.8.3 Geminin, kural 13F'nin gerekliliklerine uyması zorunlu değildir



5.8.4 Gemi kural 13G'ye tabidir ve:

.1 kural 13F'ye uygun olması aşağıdaki tarihe kadar gereklidir
.....



.2 tanklar veya mahallerin petrolün taşınması için kullanılmayacağı şekilde düzenlenmiştir
.....



5.8.5 Gemi kural 13G'ye tabi değildir



RESOLUTION MEPC.52(32)
adopted on 6 March 1992

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

(New regulations 13F and 13G and related amendments to Annex I
of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime
Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of
Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"),
and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International
Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter
referred to as the "1978 Protocol"), which confer upon the appropriate body
of the Organization the function of considering and adopting amendments to
the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING ALSO resolution A.675(16) on prevention of oil pollution,

RECOGNIZING the severity of marine pollution incidents resulting from
tanker casualties,

DESIRING to improve the requirements for the design and construction of
oil tankers to prevent oil pollution in the event of collision or grounding,

HAVING CONSIDERED, at its thirty-second session, amendments to the
1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a)
of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention,
amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out
in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the
1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted
on 6 January 1993, unless prior to this date one third or more of the Parties,
or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent
or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated
to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii)
of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 6 July 1993
upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of
the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified
copies of the present resolution and the text of the amendments contained in
the Annex;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the
resolution and its Annex to the Members of the Organization which are not
Parties to MARPOL 73/78;

6. AGREES to develop as a matter of urgency:
- (a) guidelines for approval of alternative methods of design and construction of oil tankers as called for in regulation 13F(5);
 - (b) guidelines for approval of alternative structural or operational arrangements as called for in regulation 13G(7); and
 - (c) guidelines for an enhanced programme of surveys and inspections as called for in regulation 13G(3).

- 3 -

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

Regulation 1

Definitions

The following new paragraph (8)(c) is inserted after the existing paragraph (8)(b):

- "(c) Notwithstanding the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker to meet the requirements of regulation 13F or 13G of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex."

New regulations 13F and 13G

The following new regulations 13F and 13G are inserted after the existing regulation 13E:

REGULATION 13F OF ANNEX I OF MARPOL 73/78

Prevention of oil pollution in the event of
collision or stranding

- (1) This regulation shall apply to oil tankers of 600 tons deadweight and above:
- (a) for which the building contract is placed on or after 6 July 1993, or
 - (b) in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 6 January 1994, or
 - (c) the delivery of which is on or after 6 July 1996, or
 - (d) which have undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 6 July 1993; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 6 January 1994; or
 - (iii) which is completed after 6 July 1996.
- (2) Every oil tanker of 5,000 tons deadweight and above shall:
- (a) in lieu of regulation 13E, as applicable, comply with the requirements of paragraph (3) unless it is subject to the provisions of paragraphs (4) and (5); and
 - (b) comply, if applicable, with the requirements of paragraph (6).

(3) The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than cargo and fuel oil tanks as follows:

(a) Wing tanks or spaces

Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

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

$w = 2.0$ m, whichever is the lesser.

The minimum value of $w = 1.0$ m.

(b) Double bottom tanks or spaces

At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

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

$h = 2.0$ m, whichever is the lesser.

The minimum value of $h = 1.0$ m.

(c) Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding $1.5 h$ above the baseline as shown in figure 1.

(d) The aggregate capacity of ballast tanks

On crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and product carriers of 30,000 tons deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and afterpeak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 13. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 13 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.

(e) Suction wells in cargo tanks

Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than $0.5 h$.

(f) Ballast and cargo piping

Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

- (4) (a) Double bottom tanks or spaces as required by paragraph (3)(b) may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100\Delta p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

where:

h_c = height of cargo in contact with the bottom shell plating in metres

ρ_c = maximum cargo density in t/m^3

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres

ρ_s = density of sea water in t/m^3

Δp = maximum set pressure of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in bars

f = safety factor = 1.1

g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s^2).

- (b) Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height of not less than $B/6$ or 6 metres, whichever is the lesser, but not more than $0.6D$, above the baseline where D is the moulded depth amidships.
- (c) The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph (3)(a) except that, below a level $1.5 h$ above the baseline where h is as defined in paragraph (3)(b), the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

(5) Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph (3), provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.

(6) For oil tankers of 20,000 tons deadweight and above the damage assumptions prescribed in regulation 25(2)(b) shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

- (a) longitudinal extent:
- (i) ships of 75,000 tons deadweight and above:
0.6 L measured from the forward perpendicular
 - (ii) ships of less than 75,000 tons deadweight:
0.4 L measured from the forward perpendicular
- (b) transverse extent: B/3 anywhere in the bottom
- (c) vertical extent: breach of the outer hull.
- (7) Oil tankers of less than 5,000 tons deadweight shall:
- (a) at least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph (3)(b) complies with the following:
$$h = B/15 \text{ (m) with a minimum value of } h = 0.76 \text{ m;}$$

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the mid-ship flat bottom as shown in figure 3; and
 - (b) be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph (3)(a) complying with the following:
$$w = 0.4 + \frac{2.4 \text{ DW}}{20,000} \text{ (m)}$$

with a minimum value of $w = 0.76 \text{ m}$.
- (8) Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.
- (9) In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

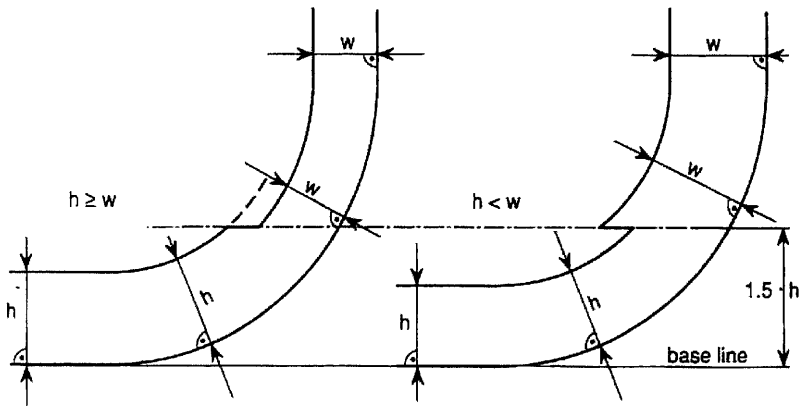


Figure 1

Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph (3)

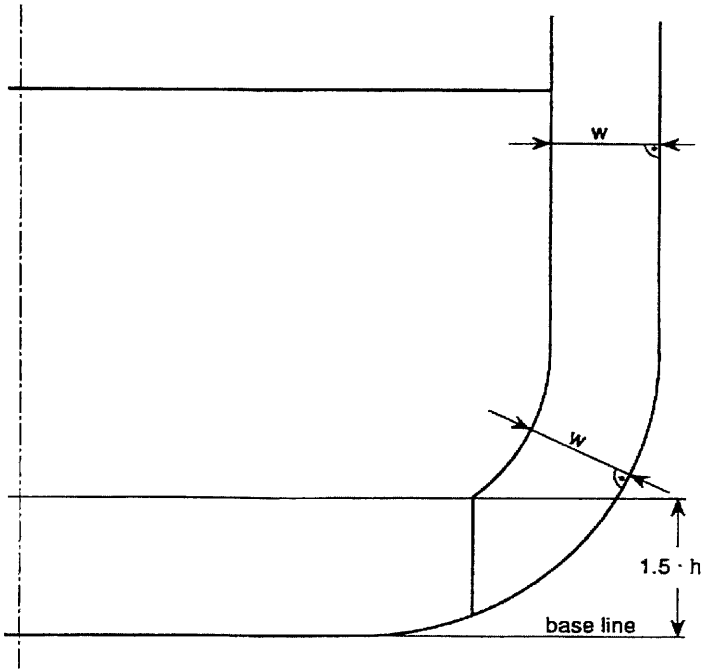


Figure 2

Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph (4)

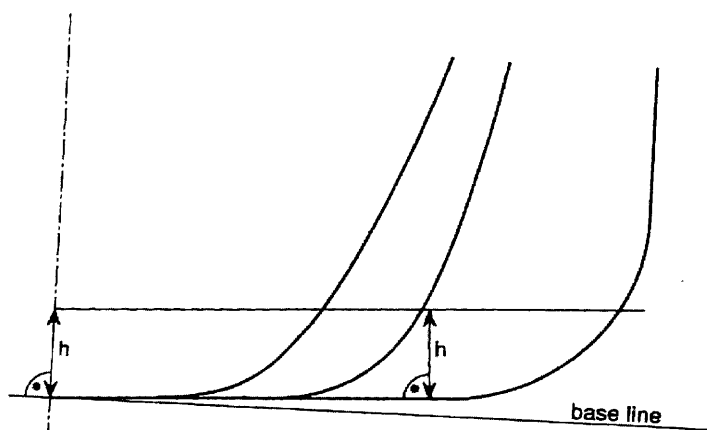


Figure 3

Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph (7)

REGULATION 13G OF ANNEX I OF MARPOL 73/78

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding

Measures for existing tankers

- (1) This regulation shall:
- (a) apply to crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and to product carriers of 30,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
 - (b) not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this Annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
 - (c) not apply to oil tankers covered by subparagraph (a) above which comply with regulation 13F(3)(a) and (b) or 13F(4) or 13F(5) of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection shall comply with regulation 13E(4)(b) of this Annex.
- (2) The requirements of this regulation shall take effect as from 6 July 1995.
- (3) (a) An oil tanker to which this regulation applies shall be subject to an enhanced programme of inspections during periodical, intermediate and annual surveys, the scope and frequency of which shall at least comply with the guidelines developed by the Organization.
- (b) An oil tanker over five years of age to which this regulation applies shall have on board, available to the competent authority of any Government of a State Party to the present Convention, a complete file of the survey reports, including the results of all scantling measurement required, as well as the statement of structural work carried out.
- (c) This file shall be accompanied by a condition evaluation report, containing conclusions on the structural condition of the ship and its residual scantlings, endorsed to indicate that it has been accepted by or on behalf of the flag Administration. This file and condition evaluation report shall be prepared in a standard format as contained in the guidelines developed by the Organization.
- (4) An oil tanker not meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1(26) of this Annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 25 years after its date of delivery, unless wing tanks or double bottom spaces, not used for the carriage of oil and meeting the width and height requirements of regulation 13E(4), cover at least 30% of L_t for the full depth of the ship on each side or at least 30% of the projected bottom shell area $EPAs$ within the length L_t , where L_t and the projected bottom shell area $EPAs$ are as defined in regulation 13E(2), in which case compliance with regulation 13F is required not later than 30 years after its date of delivery.

(5) An oil tanker meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1(26) of this Annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 30 years after its date of delivery.

(6) Any new ballast and load conditions resulting from the application of paragraph (4) of this regulation shall be subject to approval of the Administration which shall have regard, in particular, to longitudinal and local strength, intact stability and, if applicable, damage stability.

(7) Other structural or operational arrangements such as hydrostatically balanced loading may be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph (4), provided that such alternatives ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved by the Administration based on guidelines developed by the Organization.

Regulation 24(4)

Limitation of size and arrangement of cargo tanks

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

"(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

(a) Where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

but not to exceed 0.2 L

(b) Where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

(c) Where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

(i) for wing cargo tanks:

$$0.2 L$$

(ii) for centre cargo tanks:

(1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than one fifth:

$$0.2 L$$

(2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than one fifth:

- Where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

- Where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

(d) "bi" is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard."

AMENDMENTS TO THE RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT
FOR OIL TANKERS (FORM B)

The following new paragraph 5.8 is inserted after the existing paragraph 5.7:

"5.8 Double hull construction

- 5.8.1 The ship is required to be constructed according to regulation 13F and complies with the requirements of:
- .1 paragraph (3) (double hull construction)
 - .2 paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction)
 - .3 paragraph (5) (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee)
- 5.8.2 The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 13F(7) (double bottom requirements)
- 5.8.3 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 13F
- 5.8.4 The ship is subject to regulation 13G and:
- .1 is required to comply with regulation 13F not later than
 - .2 is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil
- 5.8.5 The ship is not subject to regulation 13G "

MSC.57(33) SAYILI KARAR (30 Ekim 1992 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MEPC.57(33) SAYILI KARAR
(30 Ekim 1992 tarihinde kabul edilmiştir)

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR
1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER
(Antarktika bölgesinin özel alan olarak belirlenmesi ve Ek II'deki
sıvı madde listeleri)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokol'ün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Sözleşme'yle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

Komite'nin Dökme Tehlikeli Kimyasal Yük Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kod (IBC Kod) değişikliklerini kabul ettiği MEPC.55(33) sayılı kararı AYRICA KAYDEDEREK,

Otuzüçüncü oturumunda MARPOL 73/78 Ek II ve bunun II. ve III. lahikaları için Dökme Kimyasallar Alt Komitesi tarafından yirmi birinci oturumunda önerilen ve 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(a) maddesi uyarınca dağıtılan değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın Ek'inde belirtilen MARPOL 73/78 Ek II ve bunun II. ve III. lahikalarında yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, söz konusu değişikliklerin Komite tarafından MEPC.55(33) kararı ile kabul edilen IBC Kodu değişikliklerinin yürürlüğe girme koşullarının karşılandığı tarihte Sözleşme'ye Taraf Devletler'in üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun brüt tonajının en az yüzde ellisini oluşturan Taraf'ların değişikliklere itirazlarını bildirmemiş olmaları halinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Tarafları, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabullerinden altı ay sonra değişikliklerin yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;

MSC.57(33) SAYILI KARAR (30 Ekim 1992 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 2 -

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesi uyarınca, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini Sözleşme'ye Taraf olan tüm Devletler'e iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ek'inin suretlerini, 1978 tarihli Protokol'e Taraf olmayan Örgüt Üyeleri'ne de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL 73/78, EK II İLE II. VE III. LAHİKALARI ÜZERİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Kural 1

Paragraf 6'daki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'Zararlı sıvı madde', bu Ek'in II. lahikasına atıfta bulunulan veya kural 3(4) hükümleri uyarınca geçici olarak kategori A, B, C veya D'ye girdiği değerlendirilen herhangi bir madde anlamına gelir.

Paragraf (7)'nin son cümlesinin mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Özel alanlar:

- (a) Baltık Denizi alanı, ve
- (b) Karadeniz alanı, ve
- (c) Antarktika alanıdır.

Aşağıdaki yeni paragraf (9A) eklenmiştir:

(9A) Antarktika alanı, 60° G enleminin güneyindeki deniz alanı anlamına gelir.

Kural 2

Aşağıdaki yeni paragraf (7) eklenmiştir:

- (7) (a) Bu Ekte ve Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nda ve Dökme Kimyasal Kodu'nda yapılan bir değişikliğin, belirli maddelerin taşınmasına ilişkin şartların yükseltilmesi nedeniyle geminin yapısı veya ekipmanları ve donanımlarında değişikliklere neden olması durumunda İdare, böyle bir değişikliğin derhal uygulanmasının mantıksız veya imkansız olduğu düşünülüyorsa bu değişikliğin yürürlüğe gireceği tarihten önce inşa edilen gemiler için bu değişikliğin uygulanmasını değiştirebilir veya belirli bir süre boyunca erteleyebilir. Bu tür gevşetmeler maddelerin her biri ile ilgili olarak ve Örgüt tarafından geliştirilen rehberler göz önünde bulundurularak belirlenir.*

*

MARPOL 73/78 Ek II'deki maddeler listesinde yapılan değişikliklerin uygulanmasına ilişkin Rehberlere ve Örgütün Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından onaylanan ve MEPC/Circ.266 kapsamında düzenlenen kirlilik tehlikeleri ile ilgili olarak IBC Kodu ve BCH Koduna atıfta bulunulmuştur.

- (b) Bu paragraf uyarınca bir değişikliğin uygulanmasına dair gevşetmelere izin veren İdare, ilgili gemi veya gemilerin ayrıntılarını, taşınan yükleri, her geminin faaliyet gösterdiği ticari faaliyetleri ve gevşetmenin gerekçesini içeren bir raporu, Sözleşme'nin Tarafları'nın bilgilendirilmesi ve varsa gerekli adımların atılması için Örgüt'e sunar.

Kural 3

Paragraf (3)'teki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

- (3) Dökme halde taşınan, halihazırda kategori A, B, C veya D olarak sınıflandırılan ve bu Ek'in hükümlerine tabi olan zararlı sıvı maddelere bu Ek'in II. lahikasında atıfta bulunmaktadır.

Kural 4

Paragraf (1)'deki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

- (1) Bu Ek'in III. lahikasında atıfta bulunulan maddeler değerlendirilmiştir ve bunların, tank temizliği veya balast boşaltma işlemleri sonrası denize boşaltılmaları durumunda halihazırda insan sağlığına, deniz kaynaklarına, tesislere veya denizin diğer meşru kullanımlarına zarar vermedikleri yönünde değerlendirilmeleri sebebiyle bu Ek'in kural 3(1)'inde tanımlandığı üzere A, B, C ve D kategorilerinin dışında kaldıkları tespit edilmiştir.

Paragraf (2)'deki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

- (2) Sintine veya balast suyu veya sadece bu Ek'in III. lahikasında anılan maddeleri içeren diğer kalıntı veya karışımların boşaltımı Ek'teki herhangi bir gerekliliğe tabi değildir.

Kural 5

Paragraf (1) ve (7)'den önceki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Bu kuralın paragraf (14)'ünün ve bu Ek'in kural 6'sının hükümlerine tabi olarak,

Paragraf (I)'in mevcut metnin ikinci cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Bu tür maddeler veya karışımları içeren tankların yıkanması durumunda ortaya çıkan kalıntılar, kabul tesisine verilecek atık sudaki sarı veya beyaz fosfor hariç madde konsantrasyonu ağırlıkça %0.1 veya altına düşene veya tank boşalana kadar bir kabul tesisine boşaltılır. Sarı veya beyaz fosfor için ilgili kalıntı konsantrasyonu ağırlıkça %0.01'dir.

Paragraf (7)'nin ikinci cümlesinin mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Bu tür maddeler veya karışımları içeren tankların yıkanması durumunda ortaya çıkan kalıntılar, özel alanın sınır Devletleri'nin bu Ek'in 7. kuralı uyarınca sağlayacağı kabul tesisine verilecek atık sudaki sarı veya beyaz fosfor hariç madde konsantrasyonu ağırlıkça %0.05 veya altına düşene veya tank boşalana kadar bir kabul tesisine boşaltılır. Sarı veya beyaz fosfor için ilgili kalıntı konsantrasyonu ağırlıkça %0.005'tir.

Aşağıdaki yeni paragraf (14) eklenmiştir:

- (14) Antarktika alanı ile ilgili olarak, denize herhangi bir zararlı sıvı maddenin veya bu tür maddeleri içeren karışımların boşaltılması yasaktır.

Kural 8

Paragraf (3)'ün mevcut metninin ilk ve ikinci cümleleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Tank bu kuralın (2)(a) alt paragrafı uyarınca yıkanacaksa, tank yıkama işlemi sonucu ortaya çıkan atık su, maddenin sövreyör tarafından atık sudan alınan numunelerinin analizi sonucu belirlenen konsantrasyonu asgari olarak bu Ek'in 5(1) veya 5(7) kurallarında belirtilen konsantrasyona gelene kadar kabul tesisine boşaltılır. Gerekli konsantrasyona ulaşıldığında, tank boşalana kadar kalan tank yıkama sularının kabul tesisine deşarjına devam edilir.

Kural 14

İkinci satırdaki "Lahika II'de belirtilen" ifadesi, "Lahika II'de atıfta bulunulan" olarak değiştirilmiştir.

Lahika II. aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

Lahika II

DÖKME OLARAK TAŞINAN ZARARLI MADDELERİN LİSTESİ

A, B, C veya D kategorilerinin kapsamında ve bu Ek'in hükümlerine tabi olan dökme halde taşınan zararlı sıvı maddeler, Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nun 17. ve 18. bölümlerindeki kirlilik kategorisi sütununda bu şekilde gösterilmiştir.

MSC.57(33) SAYILI KARAR (30 Ekim 1992 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOL'ÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 6 -

Lahika III, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

Lahika III

DİĞER SIVI MADDELERİN LİSTESİ

A, B, C veya D kategorilerinin kapsamı dışında olarak belirlenen ve bu Ek'in hükümlerine tabi olmayan dökme halde taşınan sıvı maddeler, Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nun 17. ve 18. bölümlerindeki kirlilik kategorisi sütununda "III" olarak gösterilmiştir.

RESOLUTION MEPC.57(33)
(adopted on 30 October 1992)

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

(Designation of the Antarctic area as a special area
and lists of liquid substances in Annex II)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the 1973 Convention (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING FURTHER resolution MEPC.55(33) by which the Committee adopted amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code),

HAVING CONSIDERED, at its thirty-third session, amendments to Annex II of MARPOL 73/78 and appendices II and III thereof proposed by the Sub-Committee on Bulk Chemicals at its twenty-first session and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention amendments to Annex II of MARPOL 73/78 and appendices II and III thereof, the texts of these amendments are set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on the date on which the conditions for the entry into force of the amendments to the IBC Code adopted by the Committee by resolution MEPC.55(33) are met, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force six months after their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

RESOLUTION MEPC.57(33) (adopted on 30 October 1992)
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

- 2 -

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

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its annex.

- 3 -

ANNEX

TEXT OF AMENDMENTS TO ANNEX II OF MARPOL 73/78
AND APPENDICES II AND III

Regulation 1

The existing text of paragraph (6) is replaced by the following:

'Noxious liquid substance' means any substance referred to in appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of regulation 3(4) as falling into category A, B, C or D.

The existing text of the last sentence of paragraph (7) is amended to read as follows:

Special areas shall be:

- (a) the Baltic Sea area, and
- (b) the Black Sea area, and
- (c) the Antarctic area.

A new paragraph (9A) is inserted reading:

- (9A) The Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S.

Regulation 2

The following new paragraph (7) is added:

- (7) (a) Where an amendment to this Annex and to the International Bulk Chemical Code and the Bulk Chemical Code involves changes to the structure or equipment and fittings due to the upgrading of the requirements for the carriage of certain substances, the Administration may modify or delay for a specified period the application of such an amendment to ships constructed before the date of entry into force of that amendment, if the immediate application of such an amendment is considered unreasonable or impracticable. Such relaxation shall be determined with respect to each substance, having regard to the guidelines developed by the Organization.*

* Reference is made to Guidelines for the application of amendments to the list of substances in Annex II of MARPOL 73/78 and the IBC Code and BCH Code with respect to pollution hazards approved by the Marine Environment Protection Committee of the Organization and issued under cover of MEPC/Circ.266.

- (b) The Administration allowing a relaxation of the application of an amendment under this paragraph shall submit to the Organization a report giving details of the ship or ships concerned, the cargoes carried, the trade in which each ship is engaged and the justification for the relaxation, for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

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

- (3) Noxious liquid substances carried in bulk which are presently categorized as category A, B, C or D and subject to the provisions of this Annex are referred to in appendix II to this Annex.

Regulation 4

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

- (1) The substances referred to in appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside category A, B, C and D, as defined in regulation 3(1) of this Annex because they are at present considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operation.

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

- (2) The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to in appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5

The existing text of the wording preceding paragraphs (1) and (7) is amended to read as follows:

Subject to the provisions of paragraph (14) of this regulation and of regulation 6 of this Annex,

The second sentence of the existing text of paragraph (1) is amended to read:

If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below 0.1% by weight and until the tank is empty, with the exception of phosphorus, yellow or white for which the residual concentration shall be at 0.01% by weight.

The existing text of the second sentence of paragraph (7) is amended to read as follows:

If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below 0.05% by weight and until the tank is empty, with the exception of phosphorus, yellow or white for which the residual concentration shall be 0.005% by weight.

A new paragraph (14) is added as follows:

- (14) In respect of the Antarctic area any discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Regulation 8

The first and second sentences of the existing text of paragraph (3) is amended to read as follows:

If the tank is to be washed in accordance with subparagraph (2)(a) of this regulation, the effluent from the tank washing operation shall be discharged to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the concentration specified in regulations 5(1) or 5(7), as applicable, of this Annex. When the required concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty.

Regulation 14

In the second line the words "designated in Appendix II" are replaced by the words "referred to in appendix II".

Appendix II is replaced by the following:

Appendix II

LIST OF NOXIOUS SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Noxious liquid substances carried in bulk and which are presently categorized as category A, B, C or D and subject to the provisions of this Annex, are so indicated in the pollution category column of chapters 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code.

Appendix III is replaced by the following:

Appendix III

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES

Liquid substances carried in bulk which are identified as falling outside the category A, B, C or D and not subject to the provisions of this Annex are indicated as "III" in the pollution category column of chapters 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code.

MSC.58(33) SAYILI KARAR (30 Ekim 1992 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MEPC.58(33) SAYILI KARAR
(30 Ekim 1992 tarihinde kabul edilmiştir)

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ
PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER
(Revize Ek III)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokol'ün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Sözleşme'yle ilgili 1978 tarihli Protokol'ün VI. maddesini KAYDEDEREK,

Diğer hususların yanı sıra, Ek III'ün revize edilmiş hükümlerinin mevcut hükümlerle eşit şekilde ele alınabileceğinin ve dolayısıyla MARPOL 73/78'deki herhangi bir hususun Ek III'ün Taraflar'ını revize hükümlerin resmen yürürlüğe girmesini beklemeden önce bu revize hükümleri yürürlüğe sokmasını engellemeyeceğinin belirttiği, Komite tarafından kabul edilen MEPC.35(27) sayılı ve MARPOL 73/78 Ek III'ün uygulanmasına ilişkin kararı AYRICA HATIRLATARAK,

Komite'nin yürürlüğe girdikten sonra derhal MARPOL 73/78'in 16. maddesi uyarınca MARPOL 73/78 Ek III'ü tadil etme eylemlerine başlamaya karar verdiğini AYRICA HATIRLATARAK,

MARPOL 73/78 Ek III'ün mevcut hükümlerinin 1 Temmuz 1992'de yürürlüğe girmiş olduğunu da KAYDEDEREK,

Otuz altıncı oturumunda kabul edilen, otuzuncu ve otuz birinci oturumlarında değiştirilen ve 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(a) maddesi uyarınca dağıtılan MARPOL 73/78 Ek III değişikliklerini GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL 73/78 EK I'de yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

MSC.58(33) SAYILI KARAR (30 Ekim 1992 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 2 -

2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletler'in üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun brüt tonajının en az yüzde ellisini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 30 Ağustos 1993'e kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 30 Ağustos 1993'te kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince değişikliklerin 28 Şubat 1994 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesi uyarınca, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 tarihli Protokol'ün III. Ek'ine Taraf olan tüm Devletler'e iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ek'inin suretlerini, 1978 tarihli Protokol'ün III. Eki'ne Taraf olmayan Örgüt Üyeleri'ne de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

Ek III'ün mevcut metni, aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

EK III

DENİZ YOLUYLA PAKETLİ OLARAK TAŞINAN ZARARLI MADDELERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Kural 1

Uygulama

1 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu ekte yer alan kurallar, paketlenmiş olarak zararlı madde taşıyan tüm gemiler için geçerlidir.

1.1 Bu ekin amaçları doğrultusunda, "zararlı maddeler" Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod (IMDG Kodu)* deniz kirleticileri olarak tanımlanan maddelerdir.*

1.2 Paketlenmiş haldeki zararlı maddelerin tanımlanmasına ilişkin yönergeler bu Ek'in lahikasında verilmiştir.

1.3 Bu Ek kapsamında "paketlenmiş" ifadesi, IMDG Kodunda zararlı maddeler için belirtilen muhafaza şekilleri olarak tanımlanmaktadır.

2 Zararlı maddelerin bu Ek'in hükümlerine aykırı olarak taşınması yasaktır.

3 Bu Ek'in hükümlerini tamamlamak için, Sözleşme'nin Taraf Devletler'in her birinin Hükümeti, deniz çevresinin zararlı maddelerle kirlenmesinin önlenmesi veya en aza indirilmesi için paketlenmiş, işaretleme, etiketleme, belgeleme, istifleme, miktar sınırlamaları ve istisnalar hakkında ayrıntılı gereklilikler yayımlar veya yayımlanmasını sağlar.*

4 Bu Ek kapsamında, daha önce zararlı maddelerin taşınması için kullanılmış olan boş paketler, deniz çevresi için zararlı hiçbir kalıntı içermemeleri için yeterli önlemler alınmadığı sürece, zararlı maddeler olarak muamele görülür.

5 Bu Ek'in gereklilikleri, geminin kumanya ve teçhizatı için geçerli değildir.

* Deniz Emniyeti Komitesi tarafından tadil edildiği veya edilebileceği haliyle, Örgüt tarafından A.716(17) sayılı karar ile kabul edilen Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod'a (IMDG Kodu) atıfta bulunmaktadır.

Kural 2

Paketleme

Paketler, özel içerikleri dikkate alınarak deniz çevresine yönelik tehlikeyi en aza indirmek için yeterli şekilde yapılır.

Regulation 3

İşaretleme ve etiketleme

- 1 Zararlı bir madde içeren paketler, doğru teknik adla (tek başına ticari adlar kullanılmaz) dayanıklı bir şekilde işaretleştir ve ayrıca, maddenin bir deniz kirleticisi olduğu dayanıklı bir şekilde işaretleştir veya etiketlenir. Bu tanımlamayı tamamlayıcı olarak, mümkün olduğu durumlarda, örneğin ilgili Birleşmiş Milletler numarasının kullanılması gibi başka yöntemler kullanılır.
- 2 Doğru teknik adla işaretleme ve zararlı bir madde içeren ambalajlara etiket yapıştırma yöntemi, bu bilgilerin en az üç ay denize daldırıldıktan sonra sağlam kalan ambalajlar üzerinde hala okunabilir olmasını sağlayacak şekilde yapılır. Uygun işaretleme ve etiketlemenin değerlendirilmesinde, kullanılan malzemelerin ve paket yüzeyinin dayanıklılığı dikkate alınır.
- 3 Az miktarda zararlı madde içeren paketler, işaretleme gerekliliklerinden muaf tutulabilir.*

Kural 4**

Belgeler

- 1 Zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınmasına ilişkin olan ve bu tür maddelerin isminin geçtiği tüm belgelerde, bu tür maddelerin her birinin doğru teknik adı kullanılır (yalnızca ticari adları kullanılmaz) ve maddeler ayrıca "DENİZ KİRLİTİCİSİ" ibaresinin eklenmesiyle tanımlanır.
- 2 Yükleyici tarafından sunulan nakliye belgeleri, deniz çevresine yönelik tehlikeyi en aza indirmek amacıyla, taşınması teklif edilen gönderinin uygun şekilde ve taşıma için uygun bir halde düzgün bir şekilde ambalajlandığına, işaretlendiğine ve etiketlendiğine dair imzalı bir belge veya beyan içerir.
- 3 Zararlı madde taşıyan her geminin, içindeki zararlı maddeleri ve bunların konumunu belirten bir özel listesi veya yük manifestosu bulunur. Bu özel liste veya yük manifestosu yerine, gemideki zararlı maddelerin konumunu gösteren ayrıntılı bir istif planı da kullanılabilir. Bu belgelerin nüshaları da zararlı maddeler boşaltılıncaya kadar gemi sahibi veya temsilcisi tarafından karada tutulur. Bu belgelerin bir nüshası, hareketten önce limandaki devlet makamı tarafından görevlendirilen kişi veya kuruluşa verilir.

* Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod'da (IMDG Kodu) öngörülen özel muafiyetlere atıfta bulunulmaktadır.

** Bu düzenlemede geçen "belgeler" ifadesi, elektronik veri işleme (EDP) ve elektronik veri alışverişi (EDI) iletim tekniklerinin basılı belgelere yardımcı olarak kullanılmasını engellemez.

MSC.58(33) SAYILI KARAR (30 Ekim 1992 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 5 -

4 Geminin, tadil edilmiş haliyle 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi kapsamında tehlikeli maddelerin taşınması için zorunlu olan bir özel liste veya yük manifestosu veya ayrıntılı bir istif planı taşıdığı durumlarda, bu kural kapsamında zorunlu olan belgeler, tehlikeli mallar için olan belgelerle birleştirilebilir. Belgelerin birleştirildiği durumlarda, bu Ek kapsamındaki tehlikeli mallar ve zararlı maddeler arasında net bir ayırım yapılır.

Kural 5

İstifleme

Zararlı maddeler, geminin ve gemideki kişilerin güvenliğini tehlikeye atmadan deniz çevresine yönelik tehlikeleri en aza indirecek şekilde istiflenir ve emniyete alınır.

Kural 6

Miktar sınırlamaları

Bazı zararlı maddelerin, geçerli bilimsel ve teknik nedenlerle taşınmalarının yasaklanması veya herhangi bir gemide taşınabilecek miktarlarının sınırlandırılması gerekebilir. Miktarın sınırlandırılmasında, geminin boyutu, yapısı ve donanımının yanı sıra maddelerin paketlenmesine ve niteliğine gerektiği şekilde dikkat edilir.

Kural 7

İstisnalar

1 Geminin emniyetini sağlamak veya denizde can kurtarmak amacıyla gerekli olmadıkça, paketli olarak taşınan zararlı maddelerin yük azaltma amacıyla denize atılması yasaktır.

2 Bu Sözleşme'nin hükümlerine tabi olarak, geminin ve gemideki kişilerin emniyetinin tehlikeye atılmaması şartıyla, gemiden denize sızıntıların yıkanmasını düzenlemek için zararlı maddelerin fiziksel, kimyasal ve biyolojik özelliklerine göre uygun önlemler alınır.

Ek

PAKETLETMİŞ ZARARLI MADDELERİN TANIMLANMASINA İLİŞKİN YÖNERGELER

Bu Ek kapsamında aşağıdaki kriterlerden herhangi biri ile tanımlanan maddeler zararlı maddelerdir:

- önemli ölçüde biyolojik olarak birikmiş ve su yaşamı veya insan sağlığı için tehlike oluşturduğu bilinen (sütun A'daki tehlike derecesi "+"); veya
- bir hafta veya daha kısa bir süreli kısa süreli birikim süresi ile sudaki organizmalar veya insan sağlığı için riskli olan, biyolojik olarak birikmiş (A sütununda tehlike derecesi "Z**"); veya
- deniz ürünlerinde bozulmaya neden olabilecek (A* sütununda tehlike derecesi "T"); veya
- 1 ppm'den daha az bir LC50/96 saat* ile tanımlanan, su yaşamı için yüksek derecede toksik (sütun B'de tehlike derecesi "4**").

* Deniz Kirliliğinin Bilimsel Yönleri konulu IMO/FAO/UNESCO/WHO/WHO/IAEA/UN/UNEP Ortak Uzmanlar Grubu (GESAMP) tarafından hazırlanan ve Örgüt tarafından BCH sirkülerleri aracılığıyla tüm IMO Üye Devletler'ine yıllık olarak dağıtılan Tehlike Yük Profili Bileşen Listesine atıfta bulunmaktadır.

** Maddenin, belirtilen süre içinde (genellikle 96 saat) maruz kalan test organizmaları grubunun %50'sini öldürecek konsantrasyonu. LC₅₀ genellikle mg/l cinsinden belirtilir (milyonda birim (ppm)).

RESOLUTION MEPC.58(33) (adopted on 30 October 1992)
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

RESOLUTION MEPC.58(33)
(adopted on 30 October 1992)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Revised Annex III)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the 1973 Convention (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

RECALLING ALSO that the Committee adopted resolution MEPC.35(27) on implementation of Annex III of MARPOL 73/78 by which it is stated, inter alia, that the revised provisions of Annex III can be treated as equivalent to the existing provisions and hence nothing in MARPOL 73/78 will prevent Parties to Annex III from giving effect to the revised provisions of Annex III without awaiting the formal entry into force of the revised provisions,

RECALLING FURTHER that the Committee decided to commence action to amend Annex III to MARPOL 73/78 in accordance with article 16 of MARPOL 73/78, immediately upon the entry into force,

NOTING ALSO that the existing provisions of Annex III of MARPOL 73/78 already came into force on 1 July 1992,

HAVING CONSIDERED, the amendments to Annex III of MARPOL 73/78, which were agreed at its twenty-sixth session, modified at its thirtieth and thirty-first sessions and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention amendments to Annex III of MARPOL 73/78, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

RESOLUTION MEPC.58(33) (adopted on 30 October 1992)
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

- 2 -

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 30 August 1993, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 28 February 1994 in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to Annex III of the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to Annex III of the 1978 Protocol copies of the resolution and its annex.

ANNEX

The existing text of Annex III is replaced by the following:

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL
SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORM

Regulation 1

Application

1 Unless expressly provided otherwise, the regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged form.

1.1 For the purposes of this Annex, "harmful substances" are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code).*

1.2 Guidelines for the identification of harmful substances in packaged form are given in the appendix to this Annex.

1.3 For the purposes of this Annex, "packaged form" is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.

2 The carriage of harmful substances is prohibited, except in accordance with the provisions of this Annex.

3 To supplement the provisions of this Annex, the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packing, marking, labelling, documentation, stowage, quantity limitations and exceptions for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.*

4 For the purposes of this Annex, empty packagings which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is harmful to the marine environment.

5 The requirements of this Annex do not apply to ships' stores and equipment.

* Reference is made to the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) adopted by the Organization by resolution A.716(17) as it has been or may be amended by the Maritime Safety Committee.

Regulation 2

Packing

Packages shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment, having regard to their specific contents.

Regulation 3

Marking and labelling

1 Packages containing a harmful substance shall be durably marked with the correct technical name (trade names alone shall not be used) and, further, shall be durably marked or labelled to indicate that the substance is a marine pollutant. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example, by use of the relevant United Nations number.

2 The method of marking the correct technical name and of affixing labels on packages containing a harmful substance shall be such that this information will still be identifiable on packages surviving at least three months' immersion in the sea. In considering suitable marking and labelling, account shall be taken of the durability of the materials used and of the surface of the package.

3 Packages containing small quantities of harmful substances may be exempted from the marking requirements.*

Regulation 4**

Documentation

1 In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of each such substance shall be used (trade names alone shall not be used) and the substance further identified by the addition of the words "MARINE POLLUTANT".

2 The shipping documents supplied by the shipper shall include, or be accompanied by, a signed certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packaged and marked, labelled or placarded as appropriate and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.

3 Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of the harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest.

* Reference is made to the specific exemptions provided for in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code).

** Reference to "documents" in this regulation does not preclude the use of electronic data processing (EDP) and electronic data interchange (EDI) transmission techniques as an aid to paper documentation.

Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

4 When the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the documents required by this regulation may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and harmful substances covered by this Annex.

Regulation 5

Stowage

Harmful substances shall be properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of the ship and persons on board.

Regulation 6

Quantity limitations

Certain harmful substances may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity, due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship, as well as the packaging and the inherent nature of the substances.

Regulation 7

Exceptions

1 Jettisoning of harmful substances carried in packaged form shall be prohibited, except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

2 Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard, provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Appendix

GUIDELINES FOR THE IDENTIFICATION OF HARMFUL
SUBSTANCES IN PACKAGED FORM

For the purposes of this Annex, substances identified by any one of the following criteria are harmful substances:

- bioaccumulated to a significant extent and known to produce a hazard to aquatic life or to human health (hazard rating "4" in column A*); or
- bioaccumulated with attendant risk to aquatic organisms or to human health with a short retention of the order of one week or less (hazard rating "2" in column A*); or
- liable to produce tainting of seafood (hazard rating "T" in column A*); or
- highly toxic to aquatic life, defined by a LC₅₀/96 hour** less than 1 ppm (hazard rating "4" in column B*).

* Reference is made to the Composite List of Hazard Profiles, prepared by the IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP) which is circulated annually by the Organization by means of BCH circulars to all IMO Member States.

** The concentration of a substance which will, within the specified time (generally 96 hours), kill 50% of the exposed group of test organisms. LC₅₀ is often specified in mg/l (parts per million (ppm)).

EK 2

MEPC.62(35) SAYILI KARAR
11 Mart 1994 tarihinde kabul edilmiştir

ZARARLI SIVI MADDELERİN BOŞALTIMASINA İLİŞKİN PROSEDÜR VE DÜZENLEMELERE DAİR
STANDARTLARDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nde Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin görevlerine ilişkin olarak yer alan Madde 38(c)'yi HATIRLATARAK,

Komite'nin MARPOL 73/78 Ek II kural 5'te atıfta bulunulan Zararlı Sıvı Maddelerin Boşaltılmasına ilişkin Prosedür ve Düzenlemelere dair Standartları kabul ettiği MEPC.18(22) sayılı kararı AYRICA HATIRLATARAK,

Yirmi ikinci oturumunda Dökme Kimyasallar Alt Komitesi tarafından yapılan tavsiyeyi DEĞERLENDİREREK,

1. Metni mevcut kararın Ek'inde belirtilen Zararlı Sıvı Maddelerin Boşaltılmasına ilişkin Prosedür ve Düzenlemelere dair Standartlar üzerinde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. Standartların 1. ve 4. kısımlarındaki değişikliklerin 1 Temmuz 1994'ten itibaren uygulanacağına KARAR VERİR; ve
3. Yeni Lahika B'nin hükümlerinin 1 Temmuz 1994 tarihinde veya sonrasında inşa edilen gemiler için geçerli olacağına ve İdarenin onayı ile 1 Temmuz 1994'ten önce inşa edilen gemiler için de geçerli olabileceğine AYRICA KARAR VERİR.

EK

Paragraf

1.7.8 Aşağıdaki paragraf eklenmiştir:

"1.7.8 Yangın tehlikeleri

Su dışındaki temizlik araçlarının kullanımı ile ilişkili yangın tehlikeleri dikkatli biçimde değerlendirilmelidir."

1.8.1 ve 1.8.2

1.8.1 ve 1.8.2 aşağıdaki gibi değiştirilmiştir:

"1.8.1 Bir tankı yıkamak için su yerine madeni yağ veya klorlu solvent gibi sudan başka bir yıkama maddesi kullanıldığında, bunun boşaltımı, bu maddelerin yük olarak taşınması halinde uygulanacak Ek I veya Ek II'nin ilgili hükümlerine tabidir. Bu tür bir ortamın kullanımını içeren tank yıkama prosedürleri, Prosedürler ve Düzenlemeler El Kitabında belirtmeli ve İdare tarafından onaylanmalıdır.

1.8.2 Tankın yıkanmasını kolaylaştırmak için suya küçük miktarlarda deterjan eklendiğinde, biyolojik olarak kolayca parçalanabilen ve toplam konsantrasyonun %10'undan az miktarda mevcut olan bileşenler dışında, Kirlilik Kategorisi A bileşenlerini içeren hiçbir deterjan kullanılmamalıdır. Önceki yük nedeniyle tank için geçerli olanlara ek başka hiçbir kısıtlama uygulanmamalıdır."

4.2

Paragraf 4.1'den sonra aşağıdaki yeni paragraf 4.2 eklenmiştir:

"4.2 Pompalama ve süzdürme

A kategorisi madde içeren bir yük tankının boşaltılmasında, tank ve ilgili boru tesisatı, yükün tankın emme noktasına pozitif akışı korunarak ve El Kitabında belirtilen süzdürme prosedürü kullanılarak mümkün olan en yüksek düzeyde boşaltılmalıdır."

Mevcut paragraf 4.2 ve 4.3, sırasıyla 4.3 ve 4.4 olarak yeniden numaralandırılmıştır.

Lahika B - Ön Yıkama Prosedürü'nün mevcut metninden sonra aşağıdaki metin eklenmiştir:

“REVİZE EDİLMİŞ LAHİKA B - YENİ GEMİLER İÇİN ÖN YIKAMA PROSEDÜRÜ

Standartların bazı kısımlarında, Ek II'nin belirli gerekliliklerini karşılamak amacıyla bir ön yıkama prosedürü gereklidir. Bu Lahika'da, bu ön yıkama prosedürlerinin nasıl gerçekleştirilmesi gerektiği ve kullanılması gereken yıkama maddelerinin asgari miktarlarının nasıl belirleneceği açıklanmaktadır. İdare'nin kabul edeceği şekilde fiili doğrulama testlerine göre daha küçük miktarlarda yıkama maddeleri kullanılabilir. Azaltılmış miktarların onaylandığı durumlarda, Prosedürler ve Düzenlemeler El Kitabı'na bu şekilde bir kayıt girilmelidir.

Yıkama suyunun geri döndüğü prosedürler geliştirilirken veya yıkama suyu dışındaki bir madde kullanıldığında, Standartların 1.7 kısmında listelenen uygulanabilir güvenlik hususları dikkate alınır.

Ön yıkama için su dışında bir maddenin kullanılması halinde Standartların 1.8.1 kısmındaki hükümler geçerlidir.

Geri dönüşümsüz katılaşmayan maddeler için ön yıkama prosedürleri

1. Tanklar, yeterince yüksek bir su basıncında çalıştırılan döner jetler ile yıkanmalıdır. A kategorisindeki maddeler için, temizleme makineleri, tüm tank yüzeylerinin yıkanabileceği yerlerde çalıştırılmalıdır. B ve C kategorisindeki maddeler için sadece bir yerin kullanılması gerekir.
2. Slopplar sürekli olarak dışarı pompalanarak ve emme noktasında akış desteklenerek yıkama sırasında tanktaki sıvı miktarı en aza indirilmelidir. Bu koşul karşılanamazsa, yıkama prosedürü, yıkamalar arasında tankın iyice sıyırılmasıyla üç kez tekrarlanmalıdır.
3. 20°C'de 25 mPa.s'ye eşit veya daha fazla viskoziteye sahip olan maddeler, özellikleri nedeniyle yıkama daha az etkili olmadığı sürece, sıcak suyla (en az 60°C) yıkanmalıdır.
4. Kullanılan yıkama suyu miktarları, paragraf 20'de belirtilen veya paragraf 21'e göre belirlenen miktarlardan az olmamalıdır.
5. Ön yıkamadan sonra tanklar ve hatlar iyice süzülmalıdır.

Geri dönüşümsüz katılaşan maddeler için ön yıkama prosedürleri

6. Tanklar, boşaltıldıktan sonra mümkün olan en kısa sürede yıkanmalıdır. Mümkünse tanklar yıkamadan önce ısıtılmalıdır.
7. Ambar ağız ve menhollerdeki kalıntılar tercihen ön yıkamadan önce temizlenmelidir.
8. Tanklar, tüm tank yüzeylerinin yıkanmasını sağlamak için gerekli yerlerde ve yeterince yüksek bir su basıncında çalıştırılan döner jetler ile yıkanmalıdır.

MEPC 35/21

EK 2

Sayfa 4

9. Slop lar sürekli olarak dışarı pompalanarak ve emme noktasında akış desteklenerek yıkama sırasında tanktaki sıvı miktarı en aza indirilmelidir. Bu koşul karşılanamazsa, yıkama prosedürü, yıkamalar arasında tankın iyice süzülmesiyle üç kez tekrarlanmalıdır.

10. Bu maddelerin özellikleri nedeniyle yıkama daha az etkili olmadığı sürece, tanklar sıcak suyla (en az 60°C) yıkanmalıdır.

11. Kullanılan yıkama suyu miktarları, paragraf 20'de belirtilen veya paragraf 21'e göre belirlenen miktarlardan az olmamalıdır.

12. Ön yıkamadan sonra tanklar ve hatlar iyice süzülmalıdır.

Yıkama maddelerinin geri dönüştürülmesini içeren ön yıkama prosedürleri

13. Birden fazla yük tankının yıkanması amacıyla geri dönüştürülmüş yıkama maddeleri ile yıkama yapılabilir. Miktarı belirlerken, tanklarda beklenen kalıntı miktarına, yıkama maddesinin özelliklerine ve herhangi bir ilk durulama veya yıkama yapıp yapılmadığına dikkat edilmelidir. Yeterli veri sunulmamışsa, yıkama ortamındaki yük kalıntılarının hesaplanan nihai konsantrasyonu, nominal süzme miktarlarına göre %5'i geçmemelidir.

14. Geri dönüştürülmüş yıkama maddeleri, yalnızca aynı veya benzer maddeyi taşımak için kullanılmış tankların yıkanmasında kullanılmalıdır.

15. Yıkamacak tank veya tanklara sürekli yıkamaya imkan verecek miktarda yıkama maddesi ilave edilmelidir.

16. Tüm tank yüzeyleri, yeterince yüksek bir su basıncında çalıştırılan döner jetler ile yıkanmalıdır. Yıkama maddesinin geri dönüşümü, yıkamacak tankın içinde veya başka bir tank (örneğin bir slop tankı) aracılığıyla gerçekleştirilebilir.

17. Biriken miktar, paragraf 20'de verilen veya paragraf 21'e göre belirlenen ilgili miktarlara karşılık gelen miktardan üzerine çıkana kadar yıkamaya devam edilmelidir.

18. Katılaştıran maddeler ve 20°C'de 25 mPa.s'ye eşit veya daha fazla viskoziteye sahip olan maddeler, özellikleri nedeniyle yıkama daha az etkili olmadığı sürece, yıkama ortamı olarak su kullanılan durumlarda sıcak suyla (en az 60°C) yıkanmalıdır.

19. Paragraf 17'de belirtilen ölçüde geri dönüşüm ile tank yıkaması tamamlandıktan sonra yıkama maddeleri deşarj edilecek ve tank iyice süzülmalıdır. Daha sonra tank, temiz bir yıkama ortamı kullanılarak sürekli drenajla durulama ve boşaltım işlemine tabi tutulmalıdır. Durulama, asgari olarak tank tabanını kapsayacak ve boru hatlarını, pompayı ve filtreyi yıkamak için yeterli olmalıdır.

Ön yıkamada kullanılacak asgari su miktarı

20. Bir ön yıkamada kullanılacak asgari su miktarı, tankta kalan zararlı sıvı maddenin miktarı, tank boyutu, yük özellikleri, sonraki yıkama suyu atıklarında izin verilen konsantrasyon ve işlem alanına göre belirlenir. Asgari miktar aşağıdaki formülle hesaplanır:

$$Q = k(15r^{0,8} + 5r^{0,7}.V/1000)$$

burada:

Q = m³ cinsinden gerekli asgari miktar

R = m³ cinsinden tank başına kalan miktar. "r" değeri, fili süzme verimlilik testinde elde edilen değerdir, ancak 500 m³ ve üzerindeki bir tank hacmi için 0,100 m³'ten ve 100 m³ ve altındaki bir tank hacmi için 0,040 m³'ten düşük alınmaz. 100 m³ ile 500 m³ arasındaki tank boyutları için hesaplamalarda kullanılmasına izin verilen asgari "r" değeri doğrusal interpolasyon ile elde edilir.

A Kategorisinden maddeler için "r" değeri, Standartlara göre, yukarıda verilen alt sınırlar göz önünde bulundurularak, süzdürme testlerine göre belirlenmeli veya 0,9 m³ olarak alınmalıdır.

V = tank hacmi m³

K = aşağıdaki gibi değerlere sahip bir katsayı:

Kategori A, katılaşmayan, düşük viskoziteli maddeler, özel alanların dışında k = 1,0

Kategori A, katılaşmayan, düşük viskoziteli madde, özel alanların içinde k = 1,2

Kategori A, katılaşan veya yüksek viskoziteli madde, özel alanların dışında k = 2,0

Kategori A, katılaşan veya yüksek viskoziteli madde, özel alanların içinde k = 2,4

Tüm alanlarda fosfor k = 3,0

Kategori B ve C, katılaşmayan, düşük viskoziteli madde k = 0,5

Kategori B ve C, katılaşan veya yüksek viskoziteli madde k = 1,0

Aşağıdaki tablo, verilen formül kullanılarak ve "k" katsayısı 1 alınarak hesaplanmıştır ve kolay referans olarak kullanılabilir.

Süzdürme miktarı m ³	Tank hacmi m ³		
	100	500	3000
≤ 0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

MEPC 35/21

EK 2

Sayfa 6

21. Tankerin taşımak üzere sertifikalandırılmış olduğu maddeler dikkate alınarak, kural 5'in gerekliliklerinin karşılandığını kanıtlamak için, paragraf 20'de verilenlerden daha düşük ön yıkama miktarlarının onaylanmasına yönelik doğrulama testleri, İdarenin kabul edeceği şekilde yapılabilir.

Bu şekilde doğrulanan ön yıkama miktarı, paragraf 20'de tanımlanan "k" katsayısı uygulanarak diğer ön yıkama koşulları için ayarlanmalıdır.

Zeyil D

4.4.9 Aşağıdaki gibi tadil edilmiştir:

"4.4.9 Bu bölüm, temizlik maddelerinin (örneğin tank temizliği için kullanılan solventler) ve tank yıkama suyuna katılan katkı maddelerinin (örneğin deterjanlar) kullanımını ve bertarafı ile ilgili bilgileri içermelidir."

ANNEX 2

RESOLUTION MEPC.62(35)
adopted 11 March 1994

AMENDMENTS TO THE STANDARDS FOR PROCEDURES AND ARRANGEMENTS FOR
THE DISCHARGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(c) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Marine Environment Protection Committee,

RECALLING ALSO resolution MEPC.18(22) by which the Committee adopted the Standards for Procedures and Arrangements for the Discharge of Noxious Liquid Substances, referred to in regulation 5 of Annex II of MARPOL 73/78,

HAVING CONSIDERED the recommendation by the Sub-Committee on Bulk Chemicals at its twenty-second session,

1. ADOPTS the amendments to the Standards for Procedures and Arrangements for the Discharge of Noxious Liquid Substances, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DECIDES that the amendments to sections 1 and 4 of the Standards shall apply from 1 July 1994; and
3. DECIDES FURTHER that the provisions of new Appendix B shall apply to ships built on or after 1 July 1994 and that they could be applied to ships built before 1 July 1994, with the approval of the Administration.

ANNEX

Paragraph

1.7.8 Add a paragraph as follows:

"1.7.8 Fire hazards

The fire hazards associated with the use of cleaning media other than water should be carefully considered."

1.8.1 and Amend 1.8.1 and 1.8.2 to read as follows:

1.8.2

"1.8.1 When a washing medium other than water, such as mineral oil or chlorinated solvent, is used instead of water to wash a tank, then its discharge is governed by the provisions of Annex I or Annex II, which would apply respectively if such a medium had been carried as cargo. Tank washing procedures involving the use of such medium should be set out in the Procedures and Arrangements Manual and be approved by the Administration.

1.8.2 When small amounts of detergents are added to water in order to facilitate tank washing, no detergents containing pollution category A components should be used except those components that are readily biodegradable and present in a total concentration of less than 10%. No restrictions additional to those applicable to the tank due to the previous cargo should apply."

4.2 Insert after 4.1 a new paragraph 4.2 as follows:

"4.2 Pumping and stripping

In unloading a cargo tank containing a category A substance, the tank and its associated piping should be emptied to the maximum extent practicable by maintaining a positive flow of cargo to the tank's suction point and using the stripping procedure set out in the Manual."

Re-number present paragraphs 4.2 and 4.3 to 4.3 and 4.4 respectively.

After the existing text of Appendix B - Prewash Procedure, insert the following text:

"REVISED APPENDIX B - PREWASH PROCEDURE FOR NEW SHIPS

In several sections of the Standards a prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures should be performed and how the minimum volumes of washing media to be used should be determined. Smaller volumes of washing media may be used based on actual verification testing to the satisfaction of the Administration. Where reduced volumes are approved an entry to that effect must be recorded in the Procedures and Arrangements Manual.

The applicable safety considerations listed in section 1.7 of the Standards should be taken into account when developing procedures employing recycling of wash water, or when washing is conducted with a medium other than water.

If a medium other than water is used for the prewash, the provisions of 1.8.1 of the Standards apply.

Prewash procedures for non-solidifying substances without recycling

1. Tanks should be washed by means of a rotary jet(s), operated at sufficiently high water pressure. In the case of category A substances washing machines should be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of category B and C substances only one location need be used.
2. During washing the amount of liquid in the tank should be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure should be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.
3. Those substances which have a viscosity equal to or greater than 25 mPa.s at 20°C should be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.
4. The quantities of wash water used should not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.
5. After prewashing the tanks and lines should be thoroughly stripped.

Prewash procedures for solidifying substances without recycling

6. Tanks should be washed as soon as possible after unloading. If possible, tanks should be heated prior to washing.
7. Residues in hatches and manholes should preferably be removed prior to the prewash.
8. Tanks should be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

MEPC 35/21

ANNEX 2

Page 4

9. During washing the amount of liquid in the tank should be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure should be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.
10. Tanks should be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.
11. The quantities of wash water used should not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.
12. After prewashing the tanks and lines should be thoroughly stripped.

Prewash procedures with recycling of washing medium

13. Washing with a recycled washing medium may be adopted for the purpose of washing more than one cargo tank. In determining the quantity, due regard must be given to the expected amount of residues in the tanks and the properties of the washing medium and whether any initial rinse or flushing is employed. Unless sufficient data are provided, the calculated end concentration of cargo residues in the washing medium should not exceed 5% based on nominal stripping quantities.
14. The recycled washing medium should only be used for washing tanks having contained the same or similar substance.
15. A quantity of washing medium sufficient to allow continuous washing should be added to the tank or tanks to be washed.
16. All tank surfaces should be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high pressure. The recycling of the washing medium may either be within the tank to be washed or via another tank, e.g. a slop tank.
17. The washing should be continued until the accumulated throughput is not less than that corresponding to the relevant quantities given in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.
18. Solidifying substances and substances with viscosity equal to or greater than 25 mPa.s at 20°C, should be washed with hot water (temperature at least 60°C) when water is used as the washing medium, unless the properties of such substances make the washing less effective.
19. After completing the tank washing with recycling to the extent specified in paragraph 17, the washing medium should be discharged and the tank thoroughly stripped. Thereafter, the tank should be subjected to a rinse, using clean washing medium, with continuous drainage and discharge. The rinse should as a minimum cover the tank bottom and be sufficient to flush the pipelines, pump and filter.

Minimum quantity of water to be used in a prewash

20. The minimum quantity of water to be used in a prewash is determined by the residual quantity of noxious liquid substance in the tank, the tank size, the cargo properties, the permitted concentration in any subsequent wash water effluent, and the area of operation. The minimum quantity is given by the following formula:

$$Q = k(15r^{0.8} + 5r^{0.7}.V/1000)$$

where

Q = the required minimum quantity in m³

r = the residual quantity per tank in m³. The value of "r" shall be the value demonstrated in the actual stripping efficiency test, but should not be taken lower than 0.100 m³ for a tank volume of 500 m³ and above and 0.040 m³ for a tank volume of 100 m³ and below. For tank sizes between 100 m³ and 500 m³ the minimum value of "r" allowed to be used in the calculations is obtained by linear interpolation.

For category A substances the value of "r" should either be determined based on stripping tests according to the Standards, observing the lower limits as given above, or be taken to be 0.9 m³.

V = tank volume, m³

k = a factor having values as follows:

Category A, non-solidifying, low viscosity substances, outside special areas k = 1.0

Category A, non-solidifying, low viscosity substance, inside special areas k = 1.2

Category A, solidifying or high viscosity substance, outside special areas k = 2.0

Category A, solidifying or high viscosity substance, inside special areas k = 2.4

Phosphorous in all areas k = 3.0

Category B and C, non-solidifying, low viscosity substance k = 0.5

Category B and C, solidifying or high viscosity substance k = 1.0

The table below is calculated using the formula with a "k" factor of 1 and may be used as an easy reference.

Stripping quantity m ³	Tank volume m ³		
	100	500	3000
≤ 0.04	1.2	2.9	5.4
0.10	2.5	2.9	5.4
0.30	5.9	6.8	12.2
0.90	14.3	16.1	27.7

MEPC 35/21

ANNEX 2

Page 6

21. Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 5 are met, taking into account the substances the tanker is certified to carry.

The prewash volume so verified should be adjusted for other prewash conditions by application of the factor "k" as defined in paragraph 20."

Appendix D

4.4.9 Amend to read as follows:

"4.4.9 This section should contain information on the use and disposal of cleaning agents (e.g. solvents used for tank cleaning) and additives to tank washing water (e.g. detergents)."

MEPC.65(37) SAYILI KARAR
(14 Eylül 1995'te kabul edilmiştir)

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978
TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER
(Kural 2'de yapılan değişiklikler ve Ek V'teki yeni Kural 9)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Sözleşme ile ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek V'in daha etkin biçimde uygulanmasının sağlanmasına dair bir ihtiyaç olduğunu AYRICA KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek V'in gerekliliklerinin uygulanması ve kontrolü ile ilgili olarak daha sistematik bir yaklaşımı GEREKLİ KILARAK,

Otuz altıncı oturumunda kabul edilen ve 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(a) maddesi uyarınca iletilen MARPOL 73/78 Ek V üzerinde yapılan değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(b) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL 73/78'in EK V'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosu gros tonajının en az yüzde ellisini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Ocak 1997'ye kadar bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Ocak 1997'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince değişikliklerin 1 Temmuz 1997 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesi uyarınca, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini 1978 tarihli Protokolün V. Ek'ine Taraf olan tüm Devletlere iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ek'inin suretlerini, 1978 tarihli Protokolün V. Eki'ne Taraf olmayan Örgüt Üyelerine de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL 73/78 EK V'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN METİNLERİ

Kural 2

Uygulama

Kural 2'nin mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu Ek'in hükümleri tüm gemiler için geçerlidir.”

Aşağıdaki yeni kural 9 eklenmiştir:

Kural 9

Levhalar, çöp yönetim planları ve çöp kayıtlarının tutulması

- (1) (a) Boyu 12 metre veya daha fazla olan her gemide mürettebata ve yolculara, uygun olduğu şekilde bu Ek'in 3 ve 5 numaralı kurallarının bertaraf gerekliliklerini bildiren levhalar yer alır.
- (b) Levhalar, geminin taşımaya hakkı olduğu Devletin resmi dilinde, Sözleşme'nin diğer Taraflarının yetki alanı altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine sefer yapan gemiler için ise İngilizce veya Fransızca dillerinde yazılır.
- (2) 400 groston ve üzerinde olan her gemi ile 15 veya daha fazla kişi taşıyabilecek şekilde sertifikalandırılmış olan her gemide, mürettebatın takip edeceği bir çöp yönetim planı bulundurulur. Bu planda, gemideki ekipmanların kullanımı da dahil olmak üzere çöplerin toplanması, depolanması, işlenmesi ve bertarafı için yazılı prosedürler sunulur. Ayrıca planın uygulanmasından sorumlu kişi de yer alır. Bu plan, Örgüt tarafından geliştirilen yönergeler uyarınca ve mürettebatın çalışma dilinde yazılır.
- (3) 400 groston ve üzerindeki her gemi ve Sözleşme'nin diğer Taraflarının yetki alanı altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine sefer yapan 15 veya daha fazla kişi taşıyabilecek şekilde sertifikalandırılmış olan her gemi ve deniz yatağının araştırılması ve işlenmesinde kullanılan her sabit ve yüzer platformda bir Çöp Kayıt Defteri bulundurulur. Çöp Kayıt Defteri, geminin resmi seyir defterinin bir parçası olarak veya başka bir şekilde bu Ek'in Lahikası'nda belirtilen biçimde düzenlenir:
 - (a) her çöp boşaltma veya tamamlanan her bir çöp yakma işlemi, Çöp Kayıt Defterine kaydedilir ve boşaltma veya yakma tarihinde sorumlu zabıt tarafından imzalanır. Çöp Kayıt Defterinin doldurulan her sayfası gemi kaptanı tarafından imzalanır. Çöp Kayıt Defterindeki kayıtlar, geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dilinde ve İngilizce veya Fransızca yapılır. Bir anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devlet'in resmi dilinde yapılan kayıtlar geçerli olur;

- (b) her bir boşaltma veya yakma işlemi için girilen kayıta, tarih ve saat, geminin konumu, çöpün açıklanması ve boşaltılan veya yakılan tahmini çöp miktarı yer alır;
 - (c) Çöp Kayıt Defteri gemide ve makul zamanda incelenmek üzere hazır tutulan bir yerde bulundurulur. Bu defter, girilen son kaydın tarihinden itibaren iki yıl süreyle saklanır;
 - (d) bu Ek'in 6. kuralında atıfta bulunulan bir boşaltım, kaçak veya kazara kayıp durumunda Çöp Kayıt Defterine kaybın gerçekleştiği koşullar ve nedenlerini içeren bir kayıt yapılır.
- (4) İdare, aşağıdakiler için Çöp Kayıt Defteri gerekliliklerinden feragat edebilir:
- (i) 15 veya daha fazla kişi taşıyabilecek şekilde sertifikalandırılan, 1 saat veya daha kısa süreli seferlerde çalışan herhangi bir gemi veya
 - (ii) deniz yatağının araştırılması ve işlenmesi için kullanılan sabit veya yüzer platformlar.
- (5) Sözleşme Taraflarından birinin Hükümetinin yetkili makamı, bu kuralın uygulandığı herhangi bir gemideki Çöp Kayıt Defterini, gemi kendi limanlarında veya açık deniz terminalerindeyken inceleyebilir, bu defterdeki herhangi bir kaydın kopyasını alabilir ve gemi kaptanından kopyanın aslına uygun bir suret olduğunu tasdik etmesini isteyebilir. Geminin Çöp Kayıt Defterindeki bir kaydın aslına uygun bir kopyası olarak gemi kaptanı tarafından tasdik edilen ve bu şekilde alınan herhangi bir kopya, kayıta belirtilen gerçeklerin kanıtı olarak herhangi bir adli işlemden delil olarak kabul edilir. Bir Çöp Kayıt Defterinin incelenmesi ve yetkili makam tarafından bu paragraf uyarınca onaylı bir kopyasının alınması işlemi, geminin gereksiz yere gecikmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılır.
- (6) 1 Temmuz 1997'den önce inşa edilen gemilerde bu kural 1 Temmuz 1998'den itibaren geçerli olur.

Ek'e aşağıdaki Lahika eklenmiştir:

LAHIKA

ÇÖP KAYIT DEFTERİ FORMU

Geminin adı: _____

Ayırt edici rakam veya harfler _____

IMO No. _____

Dönem: Başlangıç: _____ Bitiş: _____

1. Giriş

1978 tarihli ilgili (MARPOL 73/78) Protokolle değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme Ek V'te yer alan kural 9'a göre, her bir boşaltma işlemi veya tamamlanan yakma işleminin bir kaydı tutulur. Buna denize, kabul tesislerine veya diğer gemilere yapılan boşaltımlar da dahildir.

2. Çöp ve çöp yönetimi:

Çöp, geminin normal işletimi sırasında üretilen ve sürekli veya periyodik olarak bertaraf edilmesi gereken, MARPOL 73/78'in diğer eklerinde tanımlanan veya listelenen maddeler (petrol, kanalizasyon veya zararlı sıvı maddeler gibi) hariç, her türlü gıda ve taze balık ve bunun parçaları dışındaki evsel veya işletme atıkları içerir.

İlgili bilgiler için MARPOL 73/78 Ek V'in Uygulanmasına İlişkin Yönergelere başvurulmalıdır.

3 Çöp açıklaması

Bu kayıt defterinin amaçları doğrultusunda çöpler aşağıdaki şekilde kategorilere ayrılır:

1. Plastik
2. Yüzer destek, astar veya paketleme malzemesi
3. Öğütülmüş kâğıt ürünleri, paçavralar, cam, metal, şişeler, tabaklar vb.
4. Kâğıt Ürünleri, paçavralar, cam, metal, şişeler, tabaklar vb.
5. Gıda atıkları
6. Yakıcı külü

4. Çöp Kayıt Defterindeki Kayıtlar

Aşağıdaki durumlardan her birinde Çöp Kayıt Defterine kayıt girilir:

- (a) Denize çöp boşaltıldığında:
 - (i) Boşaltma tarihi ve saati
 - (ii) Geminin konumu (enlem ve boylam)
 - (iii) Boşaltılan çöp kategorisi
 - (iv) Her kategori için m³ cinsinden tahmini boşaltma miktarı
 - (v) İşlemden sorumlu yetkilinin imzası.
- (b) Çöp, karadaki kabul tesislerine veya diğer gemilere boşaltıldığında:
 - (i) Boşaltma tarihi ve saati
 - (ii) Liman veya tesis veya geminin adı
 - (iii) Boşaltılan çöp kategorisi
 - (iv) Her kategori için m³ cinsinden tahmini boşaltma miktarı
 - (v) İşlemden sorumlu yetkilinin imzası
- (c) Çöp yakıldığında:
 - (i) Yakma işleminin başlama ve bitiş tarihi ve saati
 - (ii) Geminin konumu (enlem ve boylam)
 - (iii) m³ cinsinden tahmini yakılan miktar
 - (iv) İşlemden sorumlu yetkilinin imzası.
- (d) Kazara veya diğer istisnai çöp boşaltımları
 - (i) Gerçekleşme zamanı
 - (i i) Olay anında geminin limanı ve konumu
 - (iii) Çöpün tahmini miktarı ve kategorisi
 - (iv) Bertaraf, kaçak veya kayıp koşulları, sebepleri ve genel açıklamalar.

4.2 Çöp teslim belgesi

Kaptan, kabul tesisi limanının operatöründen veya çöpü alan geminin kaptanından, aktarılan çöpün tahmini miktarını gösteren bir çöp teslim belgesi veya sertifikası almalıdır. Çöp teslim belgeleri veya sertifikaları, Çöp Kayıt Defteri ile birlikte iki yıl boyunca gemide tutulmalıdır.

4.3 Çöp miktarı

Gemideki çöp miktarı, mümkünse kategoriye göre ayrı ayrı olarak, m³ cinsinden tahmin edilmelidir. Çöp Kayıt Defteri, tahmini çöp miktarına ilişkin birçok referans içerir. Çöp miktarlarına ilişkin tahminlerin doğruluğunun yoruma bırakıldığı kabul edilmektedir. Miktar tahminleri, işleme öncesi ve sonrasında farklılık gösterecektir. Bazı işleme prosedürleri, kullanılabilir bir miktar tahminine olanak tanımayabilir (örneğin gıda atıklarının sürekli olarak işlenmesi). Bir kayıt girilirken ve yorumlanırken bu tür faktörler dikkate alınmalıdır.

RESOLUTION MEPC.65(37)
(adopted on 14 September 1995)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973**
(Amendments to Regulation 2 and new Regulation 9 of Annex V)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the 1973 Convention (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING ALSO that there is a need to provide for a more effective implementation of Annex V of MARPOL 73/78,

REQUIRING a more systematic approach to the enforcement and control of the requirements of Annex V, MARPOL 73/78,

HAVING CONSIDERED the amendments to Annex V of MARPOL 73/78, agreed at its thirty-sixth session and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b) of the 1973 Convention, amendments to Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 1997, unless prior to the date, not less than one-third of the Parties or the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 1 July 1997 in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to Annex V of the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to Annex V of the 1978 Protocol copies of the resolution and its annex.

- 2 -

ANNEX

TEXTS OF AMENDMENTS TO ANNEX V OF MARPOL 73/78

Regulation 2

Application

The existing text of regulation 2 is replaced by the following:

"Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships."

New regulation 9 is added as follows:

Regulation 9

Placards, garbage management plans and garbage record-keeping

- (1) (a) Every ship of 12 metres or more in length overall shall display placards which notify the crew and passengers of the disposal requirements of regulations 3 and 5 of this Annex, as applicable.
- (b) The placards shall be written in the official language of the State whose flag the ship is entitled to fly and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, in English or French.
- (2) Every ship of 400 tons gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 persons or more, shall carry a garbage management plan which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person in charge of carrying out the plan. Such a plan shall be in accordance with the guidelines developed by the Organization and written in the working language of the crew.
- (3) Every ship of 400 tons gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention and every fixed and floating platform engaged in exploration and exploitation of the sea-bed, shall be provided with a Garbage Record Book. The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official logbook or otherwise, shall be in the form specified in the Appendix to this Annex;
 - (a) each discharge operation, or completed incineration, shall be recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the incineration or discharge by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be both in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy;

- 3 -

- (b) the entry for each incineration or discharge shall include date and time, position of the ship, description of the garbage and the estimated amount incinerated or discharged;
 - (c) the Garbage Record Book shall be kept on board the ship and in such a place as to be available for inspection in a reasonable time. This document shall be preserved for a period of two years after the last entry is made on the record;
 - (d) in the event of discharge, escape or accidental loss referred to in regulation 6 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the loss.
- (4) The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:
- (i) any ship engaged on voyages of 1 hour or less in duration which is certified to carry 15 persons or more; or
 - (ii) fixed or floating platforms while engaged in exploration and exploitation of the sea-bed.
- (5) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage Record Book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book, and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an entry. Any copy so made, which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Garbage Record Book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.
- (6) In the case of ships built before 1 July 1997, this regulation shall apply as from 1 July 1998.

- 4 -

Appendix is added to the Annex as follows:

APPENDIX

FORM OF GARBAGE RECORD BOOK

Name of ship: _____

Distinctive number or letters _____

IMO No. _____

Period: From: _____ To: _____

1. Introduction

In accordance with Regulation 9 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges at sea, to reception facilities, or to other ships.

2. Garbage and garbage management:

Garbage includes all kinds of food, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the vessel and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other annexes to MARPOL 73/78 (such as oil, sewage or noxious liquid substances).

The Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78 should also be referred to for relevant information.

3 Description of the garbage

The garbage is to be grouped into categories for the purposes of this record book as follows:

1. Plastics
2. Floating dunnage, lining, or packing material
3. Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
4. Paper Products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
5. Food waste
6. Incinerator ash

4. Entries in the Garbage Record Book

Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

- (a) When garbage is discharged into the sea:
 - (i) Date and time of discharge
 - (ii) Position of the ship (latitude and longitude)
 - (iii) Category of garbage discharged
 - (iv) Estimated amount discharged for each category in m³
 - (v) Signature of the officer in charge of the operation.

- (b) When garbage is discharged to reception facilities ashore or to other ships:
 - (i) Date and time of discharge
 - (ii) Port or facility, or name of ship
 - (iii) Category of garbage discharged
 - (iv) Estimated amount discharged for each category in m³
 - (v) Signature of officer in charge of the operation

- (c) When garbage is incinerated:
 - (i) Date and time of start and stop of incineration
 - (ii) Position of the ship (latitude and longitude)
 - (iii) Estimated amount incinerated in m³
 - (iv) Signature of the officer in charge of the operation.

- (d) Accidental or other exceptional discharges of garbage
 - (i) Time of occurrence
 - (ii) Port or position of the ship at time of occurrence
 - (iii) Estimated amount and category of garbage
 - (iv) Circumstances of disposal, escape or loss, the reason therefore and general remarks.

4.2 Receipts

The master should obtain from the operator of port reception facilities, or from the master of the ship receiving the garbage, a receipt or certificate specifying the estimated amount of garbage transferred. The receipts or certificates must be kept on board the ship with the Garbage Record Book for two years.

4.3 Amount of garbage

The amount of garbage onboard should be estimated in m³, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g. the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

MEPC.68(38) SAYILI KARAR
10 Temmuz 1996 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978
TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER
(Protokol I Değişiklikleri)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesinin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

1973 tarihli Sözleşme Protokol I madde II, Zararlı Maddeleri İçeren Olayların Raporlarına İlişkin Hükümler kapsamında rapor hazırlama konusunda daha kesin gerekliliklere ihtiyaç olduğunu AYRICA KAYDEDEREK,

Otuz yedinci oturumunda kabul edilen ve 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(a) maddesi uyarınca iletilen 1973 tarihli Sözleşme Protokol I, madde II üzerinde yapılan değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(b) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL 73/78'in Protokol I'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde ellisini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 1997'ye kadar bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 1997'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince değişikliklerin 1 Ocak 1998 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesi uyarınca, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini 1978 tarihli Protokole Taraf olan tüm Devletlere iletmesini TALEP EDER; ve
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ekinin suretlerini, 1978 tarihli Protokole Taraf olmayan Örgüt Üyelerine de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL 73/78 PROTOKOLÜ ÜZERİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN METNİ

Madde II(1)'in mevcut metni aşağıdaki ile değiştirilir:

"(1) Rapor, aşağıdakileri içeren bir olay meydana geldiğinde hazırlanır:

- (a) izin verilen seviyenin üzerinde bir boşaltım veya gemiyi emniyet altına almak veya denizde can kurtarmak da dahil olmak üzere herhangi bir nedenle petrol veya zararlı sıvı maddelerin muhtemel boşaltımı, veya
- (b) yük konteynırları, portatif tanklar, karayolu ve demiryolu araçları ve gemide taşınan barçlarda bulunanlar dahil olmak üzere, paketlenmiş zararlı maddelerin boşaltımı veya muhtemel boşaltımı; veya
- (c) uzunluğu 15 metre olan ve aşağıdakileri sağlayan bir geminin hasarı, arızası veya bozulması:
 - (i) çarpışma, karaya oturma, yangın, patlama, yapısal arıza, su basması ve yük kayması dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere geminin emniyetini etkilemesi, veya
 - (ii) dümen teçhizatının, elektrik üretim sisteminin ve gemide taşınan temel nitelikteki seyir yardımcılarının arızalanması veya bozulması dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, seyir emniyetine zarar gelmesi; veya
- (d) geminin çalışması sırasında mevcut Sözleşmede izin verilen miktar veya anlık hızını aşan miktarda petrol veya zararlı sıvı maddenin boşaltılması "

RESOLUTION MEPC.68(38)
adopted on 10 July 1996

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973
(Amendments to Protocol I)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the 1973 Convention (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING ALSO that there is a need for more precise requirements with regard to when to make reports in article II of Protocol I, Provisions concerning Reports of Incidents Involving Harmful Substances, of the 1973 Convention,

HAVING CONSIDERED the amendments to article II of Protocol I of the 1973 Convention, agreed at its thirty-seventh session and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(b) of the 1973 Convention, amendments to Protocol I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 1997, unless prior to the date, not less than one-third of the Parties or the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that in accordance with article 16(2)(g)(u) of the 1973 Convention the amendments shall enter into force on 1 January 1998 in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1978 Protocol copies of the resolution and its Annex.

ANNEX

TEXT OF AMENDMENTS TO PROTOCOL OF MARPOL 73/78

Existing text of article II(1) shall be replaced by the following:

- "(1) The report shall be made when an incident involves:
- (a) a discharge above the permitted level or probable discharge of oil or of noxious liquid substances for whatever reason including those for the purpose of securing the safety of the ship or for saving life at sea; or
 - (b) a discharge or probable discharge of harmful substances in packaged form, including those in freight containers, portable tanks, road and rail vehicles and shipborne barges; or
 - (c) damage, failure or breakdown of a ship of 15 metres in length or above which:
 - (i) affects the safety of the ship; including but not limited to collision, grounding, fire, explosion, structural failure, flooding, and cargo shifting; or
 - (ii) results to impairment of the safety of navigation; including but not limited to, failure or breakdown of steering gear, propulsion plant, electrical generating system, and essential shipborne navigational aids; or
 - (d) a discharge during the operation of the ship of oil or noxious liquid substances in excess of the quantity or instantaneous rate permitted under the present Convention."

MEPC.75(40) SAYILI KARAR
(25 Eylül 1997'de kabul edilmiştir)

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978
TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL 73/78 Ek I Kural 10'da yapılan değişiklikler ve yeni Kural 25A)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokol'ün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Sözleşme ile ilgili 1978 tarihli Protokol'ün VI. maddesini KAYDEDEREK,

Kıyı Devletlerinin, Kuzeybatı Avrupa sularını MARPOL 73/78 Ek I kapsamında özel bir alan haline getirme teklifini GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

Çift cidarlı tankerler için MARPOL 73/78 Ek 1'e uygun bir kural eklenerek hasarsızlık stabilitesi kriterlerini belirtme ihtiyacı olduğunun KABUL EDEREK,

Komitenin otuz dokuzuncu oturumunda onaylanan ve 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(a) maddesi uyarınca iletilen MARPOL 73/78 Ek 1 kural 10'da yapılması önerilen değişiklikleri ve yeni kural 25A'yı DİKKATE ALARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni, mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL 73/78'in Ek 1'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden az olmayan veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde ellisini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Ağustos 1998'e kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Ağustos 1998'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Tarafları, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Şubat 1999 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

MEPC.75(40) SAYILI KARAR (25 Eylül 1997 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 2 -

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5, Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ek'inin suretlerini, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine de iletmesini AYRICA TALEP EDER,

MARPOL 73/78 EK I KURAL 10'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER VE YENİ KURAL 25A

- 1 Kural 10'un mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Kural 10

Özel alanlarda faaliyet gösterirken gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin yöntemler

- .1 Paragraf (1)'in giriş kısmı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"(1) Bu Ek'in amacı doğrultusunda özel alanlar, aşağıdaki gibi tanımlanan Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz alanı, "Körfezler alanı", Aden Körfezi alanı, Antartik alanı ve Kuzeybatı Avrupa sularıdır."

- .2 Mevcut paragraf (1)(h)'den sonra aşağıdaki yeni paragraf (1)(g) eklenmiştir:

"(h) Kuzeybatı Avrupa suları, Kuzey Denizi ve yaklaşımlarını, İrlanda Denizi'ni ve yaklaşımlarını, Kelt Denizi'ni, İngiliz Kanalı'nı ve yaklaşımlarını ve İrlanda'nın hemen batısındaki Kuzey Doğu Atlantik'in bir bölümünü içerir. Alan, aşağıdaki noktaları birleştiren çizgilerle sınırlanmıştır:

- (i) 48° 27'K Fransa kıyısında
- (ii) 48° 27'K; 6° 25'B
- (iii) 49° 52'K; 7° 44'B
- (iv) 50° 30'K; 12°B
- (v) 56° 30'K; 12°B
- (vi) 62°K; 3°B
- (vii) 62°K Norveç kıyısında
- (viii) 57° 44,8'K Danimarka ve İsveç kıyısında

- .3 Paragraf (7)(b)'nin giriş kısmı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(b) Kızıldeniz alanı, Körfezler alanı, Aden Körfezi alanı ve Kuzeybatı Avrupa suları: "

- 2 Mevcut kural 25'ten sonra aşağıdaki yeni kural 25A eklenmiştir:

"Kural 25A

Hasarsızlık stabilitesi

- (1) Bu kural dedveyti 5.000 ton ve üzerinde olan petrol tankerleri için geçerlidir:

(a) inşa sözleşmesi 1 Şubat 1999'da veya sonrasında imzalanmış olan petrol tankerleri; veya

MEPC.75(40) SAYILI KARAR (25 Eylül 1997 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 4 -

- (b) bir yapım sözleşmesi yoksa omurgaları 1 Ağustos 1999'da veya sonrasında konulan veya benzeri bir yapım aşamasında olan petrol tankeri; veya
 - (c) 1 Şubat 2002 tarihinde veya sonrasında teslim edilen petrol tankeri; veya
 - (d) büyük tadilat geçirenler:
 - (i) sözleşmesi 1 Şubat 1999 tarihinde veya sonrasında imzalanmış olan petrol tankeri; veya
 - (ii) sözleşmesi yoksa, 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonrasında inşasına başlanan petrol tankeri; veya
 - (iii) 1 Şubat 2002 tarihinden sonra tamamlanan petrol tankeri.
- (2) Her petrol tankeri, bu paragrafın (a) ve (b) alt paragraflarında belirtilen hasarsızlık stabilitesi kriterlerine, uygun şekilde, yük ve balast yükleme sırasında en kötü koşullar altında herhangi bir çalışma draftında ve sıvı transfer operasyonlarının ara aşamaları da dahil olmak üzere iyi çalışma uygulamalarıyla tutarlı biçimde uyar. Her koşulda balast tanklarının boş olduğu varsayılır.
- (a) Limanda, 0° meyilde ölçülen serbest yüzey için düzeltilmiş ilk metasentrik yükseklik GMO , 0,15 m'den az olmamalıdır;
 - (b) Denizde aşağıdaki kriterler uygulanır:
 - (i) düzeltme kolu eğrisi altındaki alan (GZ eğrisi) $\theta = 30^\circ$ yan yatma açısına kadar en az 0,055 m.rad ve $\theta = 40^\circ$ seviyesine veya bu açının 40° 'nin altında olması halinde aşağı su dolumu açısına θ_f kadar en az 0,09 m.rad olmalıdır. Ayrıca düzeltme kolu eğrisi altında (GZ eğrisi) 30° ve 40° meyil açıları arasında veya bu açının 40° 'nin altında olması halinde 30° ve θ_f arasındaki alan en az 0,03 m.rad olmalıdır
 - (ii) düzeltme kolu GZ, 30° 'ye eşit veya daha büyük bir meyil açısında en az 0,20 m olmalıdır;
 - (iii) maksimum düzeltme kolu, tercihen 30° 'yi aşan, ancak 25° 'den az olmayan bir meyil açısında olmalıdır; ve
 - (iv) 0° meyilde ölçülen serbest yüzey için düzeltilmiş ilk metasentrik yükseklik GMO , 0,15 m'den az olmamalıdır.
- (3) Paragraf (2)'nin gereklilikleri, dizayn tedbirleri ile karşılanır. Kombine taşıyıcılar için basit, destekleyici operasyonel prosedürlere izin verilebilir.
- (4) Paragraf (3)'te atıfta bulunulan sıvı transferi işlemleri için destekleyici basit operasyonel prosedürler, aşağıdakileri sağlayan yazılı prosedürlerin kaptana sunulması anlamına gelir:
- (a) İdare tarafından onaylanmış olması;

MEPC.75(40) SAYILI KARAR (25 Eylül 1997 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 5 -

- (b) sıvı transferine özel herhangi bir koşulda ve yük yoğunluklarının muhtemel aralığında, yük ve balast tanklarının boş olduğunu ve stabilite kriterlerinin sağlanmasına izin verdiğini göstermesi. Boş tanklar sıvı transfer operasyonları sırasında değişiklik gösterebilir ve kriterleri karşılamaları koşuluyla herhangi bir kombinasyonda olabilir;
- (c) sıvı transfer operasyonlarından sorumlu zabıt tarafından kolaylıkla anlaşılabilir olması;
- (d) planlı yük/balast transfer operasyonları sırasını sağlaması;
- (e) grafik veya tablo halindeki stabilite performans kriterleri kullanılarak elde edilen ve gerekli stabilite karşılaştırmalarına izin vermesi;
- (f) sorumlu zabitin kapsamlı matematiksel hesaplamalar yapmasını gerektirmemesi;
- (g) tavsiye edilen değerlerden sapma halinde ve acil durumlarda, sorumlu zabıt tarafından gerçekleştirilecek düzeltici eylemleri öngörmesi; ve
- (h) onaylanmış trim ve stabilite kitapçığında, yük/balast transferi kontrol istasyonunda ve stabilite hesaplarının yapıldığı herhangi bir bilgisayar yazılımında açıkça gösterilmesi."

RESOLUTION MEPC.75(40)
adopted on 25 September 1997

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

(Amendments to regulation 10 and new regulation 25A of Annex I of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the 1973 Convention (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

CONSIDERING the proposal of the littoral States to make North West European waters a special area under Annex I of MARPOL 73/78,

RECOGNIZING that there is a need to specify intact stability criteria for double hull tankers by adding an appropriate regulation to Annex I of MARPOL 73/78,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to regulation 10 and new regulation 25A of Annex I of MARPOL 73/78, which were approved by the thirty-ninth session of the Committee and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 August 1998, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 1 February 1999 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

RESOLUTION MEPC.75(40) adopted on 25 September 1997
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the resolution and its Annex.

ANNEX

**AMENDMENTS TO REGULATION 10 AND NEW REGULATION 25A
OF ANNEX I OF MARPOL 73/78**

- 1 The existing text of regulation 10 is amended as follows:

Regulation 10

Methods for the prevention of oil pollution from ships while operating in special areas

- .1 *The introductory part of paragraph (1) is replaced by the following:*

"(1) For the purpose of this Annex, the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the "Gulfs area", the Gulf of Aden area, the Antarctic area and the North West European waters, which are defined as follows:"

- .2 *The following new paragraph (1)(h) is added after existing paragraph (1)(g):*

"(h) The North West European waters include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland. The area is bounded by lines joining the following points:

- (i) 48° 27'N on the French coast
- (ii) 48° 27'N; 6° 25'W
- (iii) 49° 52'N; 7° 44'W
- (iv) 50° 30'N; 12°W
- (v) 56° 30'N; 12°W
- (vi) 62°N; 3°W
- (vii) 62°N on the Norwegian coast
- (viii) 57° 44.8'N on the Danish and Swedish coasts"

- .3 *The introductory part of paragraph (7)(b) is replaced by the following:*

"(b) Red Sea area, Gulfs area, Gulf of Aden area and North West European waters: "

- 2 The following new regulation 25A is added after existing regulation 25:

"Regulation 25A

Intact stability

- (1) This regulation shall apply to oil tankers of 5,000 tons deadweight and above:
(a) for which the building contract is placed on or after 1 February 1999, or

- (b) in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 August 1999, or
- (c) the delivery of which is on or after 1 February 2002, or
- (d) which have undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 1 February 1999; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 August 1999; or
 - (iii) which is completed after 1 February 2002.

(2) Every oil tanker shall comply with the intact stability criteria specified in subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, as appropriate, for any operating draught under the worst possible conditions of cargo and ballast loading, consistent with good operational practice, including intermediate stages of liquid transfer operations. Under all conditions the ballast tanks shall be assumed slack.

- (a) In port, the initial metacentric height GMO , corrected for free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m;
- (b) At sea, the following criteria shall be applicable:
 - (i) the area under the righting lever curve (GZ curve) shall be not less than 0.055 m.rad up to $\theta = 30^\circ$ angle of heel and not less than 0.09 m.rad up to $\theta = 40^\circ$ or other angle of flooding θ_f if this angle is less than 40° . Additionally, the area under the righting lever curve (GZ curve) between the angles of heel of 30° and 40° or between 30° and θ_f if this angle is less than 40° , shall be not less than 0.03 m.rad;
 - (ii) the righting lever GZ shall be at least 0.20 m at an angle of heel equal to or greater than 30° ;
 - (iii) the maximum righting arm shall occur at an angle of heel preferably exceeding 30° but not less than 25° ; and
 - (iv) the initial metacentric height GMO , corrected for free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m.

(3) The requirements of paragraph (2) shall be met through design measures. For combination carriers simple supplementary operational procedures may be allowed.

(4) Simple supplementary operational procedures for liquid transfer operations referred to in paragraph (3) shall mean written procedures made available to the master which:

- (a) are approved by the Administration;

RESOLUTION MEPC.75(40) adopted on 25 September 1997
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

- (b) indicate those cargo and ballast tanks which may, under any specific condition of liquid transfer and possible range of cargo densities, be slack and still allow the stability criteria to be met. The slack tanks may vary during the liquid transfer operations and be of any combination provided they satisfy the criteria;
- (c) will be readily understandable to the officer-in-charge of liquid transfer operations;
- (d) provide for planned sequences of cargo/ballast transfer operations;
- (e) allow comparisons of attained and required stability using stability performance criteria in graphical or tabular form;
- (f) require no extensive mathematical calculations by the officer-in-charge;
- (g) provide for corrective actions to be taken by the officer-in-charge in case of departure from recommended values and in case of emergency situations; and
- (h) are prominently displayed in the approved trim and stability booklet and at the cargo/ballast transfer control station and in any computer software by which stability calculations are performed."

EK 8

**MEPC.76(40) SAYILI KARAR
25 Eylül 1997'de kabul edilmiştir**

GEMİLERDEKİ YAKMA FIRINLARI İÇİN STANDART ÖZELLİKLER

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nde Komitenin görevlerine ilişkin olarak yer alan Madde 38(c)'yi HATIRLATARAK,

AYRICA 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78) Ek V'te gemi çöpleriyle denizin kirlenmesinin önlenmesine ilişkin kurallar yer aldığını HATIRLATARAK,

Genel Kurul'un onyedinci oturumunda gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin A.719(17) sayılı kararı kabul ettiğini ve Komite'den ve Deniz Emniyeti Komitesi'nden çöplerin ve gemide üretilen diğer atıkların yakılması için çevreye dayalı standartlar oluşturmalarını talep ettiğini GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

AYRICA Komite'nin otuz üçüncü oturumunda, Gemilerdeki Yakma Fırınları için Standart Özellikler'in orijinal metnini içeren MEPC.59(33) - MARPOL 73/78 Ek V'in Uygulanmasına İlişkin Revize Edilmiş Yönergeleri kabul ettiğini DİKKATE ALARAK,

MEPC 40 ile bağlantılı olarak düzenlenen MARPOL 73/78 Taraflar Konferansı'nda, Ek VI - Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar da dahil olmak üzere MARPOL 73/78'de değişiklik yapan 1997 tarihli Protokol'ü kabul ettiğini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78'in VI. Ek'inde yer alan gemilerdeki yakma fırınlarına ilişkin kural 16(2)'de, Ek VI'nın IV numaralı labikasında yer alan gemilerdeki yakma fırınları için zorunlu işletim sınır değerlerine atıfta bulunulduğunu ve bu tür yakma fırınlarının İdare tarafından onayının Örgüt tarafından hazırlanan standart özelliklere dayalı olarak gerçekleştirilmesi gerektiğini BİLEREK,

AYRICA MARPOL 73/78 Ek VI kural 16'da belirli maddelerin gemide yakılmasının yasakladığını BİLEREK,

Gemi Tasarım ve Ekipmanları Alt Komitesi'nin kırkıncı oturumunda Gemilerdeki Yakma Fırınları için Standart Özellikler'e ilişkin tavsiyelerini DEĞERLENDİREREK,

1. Metni, MEPC.59(33) sayılı kararla kabul edilen MARPOL 73/78 Ek V'in Uygulanmasına İlişkin Revize Edilmiş Yönerge'nin Ek 2'sinin yerine alan ve bu kararın Ek'inde verilen Gemilerdeki Yakma Fırınları için Standart Özellikler'i KABUL EDER ve
2. Devletleri MARPOL 73/78 Ek V ve VI hükümlerini uygularken Gemilerdeki Yakma Fırınları için Standart Özellikler'i uygulamaya TEŞVİK EDER.

MEPC 40/21
EK 8
Sayfa 2

EK

GEMİLERDEKİ YAKMA FIRINLARI İÇİN STANDART ÖZELLİKLER

İçindekiler

- 1 Kapsam
- 2 Tanımlar
- 3 Malzemeler ve imalat
- 4 İşletim gereklilikleri
- 5 İşletim kontrolleri
- 6 Diğer gereklilikler
- 7 Testler
- 8 Belgelendirme
- 9 İşaretleme
- 10 Kalite güvencesi

EK

A1 - Gemilerdeki Yakma Fırınları için Emisyon Standardı

A2 - Yakma Fırınları ve Atık Depolama Mahalleri için Yangından Korunma Gereklilikleri

A3 - Isı geri kazanım üniteleri ile entegre yakma fırınları

A4 - Baca gazı sıcaklığı

GEMİLERDEKİ YAKMA FIRINLARI İÇİN STANDART ÖZELLİKLER

1 Kapsam

1.1 Bu Özellikler, geminin normal hizmeti sırasında oluşan çöpleri ve diğer gemi atıklarını yakmaya yönelik yakma fırınlarının tasarımını, imalatını, performansını, işletimini ve test edilmesini kapsar.

1.2 Bu Özellikler, kapasiteleri birim başına 1.500 kW'a kadar olan yakma fırınları için geçerlidir.

1.3 Bu Özellikler, örneğin kimyasallar, üretim artıkları vb. gibi endüstriyel atıkların yakılması için kullanılan özel yakma gemilerindeki sistemler için geçerli değildir.

1.4 Bu Özellikler'de, ünitenin elektrik beslemesi veya temel bağlantıları ve baca bağlantıları ele alınmamaktadır.

1.5 Bu Özellikler'de Ek A1'de emisyon gereklilikleri ve Ek A2'de yangından korunma gereklilikleri yer almaktadır. Isı geri kazanım üniteleri ile entegre yakma fırınlarına ilişkin hükümler ve baca gazı sıcaklığına ilişkin hükümler sırasıyla Ek A3 ve Ek A4'te verilmiştir.

1.6 Bu Özellikler, tehlikeli malzemeleri, işlemleri ve ekipmanları içerebilir. Bu standartta, yakma fırınlarının kullanımıyla ilgili tüm güvenlik sorunları ele alınmamaktadır. Uygun güvenlik ve sağlık uygulamalarını tespit etmek ve olası liman Devleti sınırlamaları da dahil olmak üzere kullanımdan önce düzenleyici sınırlamaların uygulanabilirliğini belirlemek bu standardın kullanıcılarının sorumluluğundadır.

2 Tanımlar

2.1 Gemi, deniz ortamında çalışan hidrofil tekneler, hava yastıklı araçlar, denizaltılar, yüzer dubalar ve sabit veya yüzer platformlar gibi her türden su taşıtı anlamına gelir.

2.2 Yakma fırını, bileşim olarak evsel atıklara yakın katı atıkların ve evsel atık, yük ile ilgili atıklar, bakım atıkları, işletme atıkları, yük kalıntıları ve balıkçılık malzemeleri vb. gibi geminin çalışmasından kaynaklanan sıvı atıkların yakılması için kullanılan gemideki tesisler anlamına gelir. Bu tesisler üretilen ısı enerjisini kullanacak veya kullanmayacak şekilde tasarlanabilir.

2.3 Çöp, MARPOL 73/78 Ek V'te tanımlandığı şekilde geminin normal çalışması sırasında oluşan, taze balıklar ve parçaları dışında kalan her türlü yiyecek, evsel ve işletme atığı anlamına gelir.

2.4 Atık, atılması gereken yararlı, gereksiz veya fazlalık madde anlamına gelir.

2.5 Yiyecek atıkları, gemide, özellikle mutfak ve yemek alanlarında oluşan, meyve, sebze, süt ürünleri, kümes hayvanları, et ürünleri, yiyecek artıkları, yiyecek parçacıkları ve bu tür atıklarla kirlenmiş diğer tüm malzemeler gibi bozulmuş veya bozulmamış gıda maddeleridir.

2.6 Plastik, temel bileşen olarak bir veya daha fazla sentetik organik yüksek polimer içeren ve polimerin üretimi veya ısı ve/veya basınç uygulanarak nihai bir ürüne dönüştürülmesi sırasında oluşturulan (şekillendirilen) katı bir malzeme anlamına gelir. Plastikler, sert ve kırılğan veya yumuşak

MEPC 40/21
EK 8
Sayfa 4

ve elastik gibi değişen malzeme özelliklerine sahip olabilir. Plastikler, ambalajlama (buhar geçirmez bariyerler, şişeler, kaplar, astarlar), gemi yapımı (fiberglas ve lamine yapılar, dış cephe kaplaması, borular, yalıtım, döşeme, halılar, kumaşlar, boyalar ve cilalar, yapıştırıcılar, elektrikli ve elektronik bileşenler), tek kullanımlık yemek kapları ve bardaklar, çantalar, örtüler, şamandıralar, balık ağıları, bağlama bantları, halat ve ipler gibi çeşitli denizcilik amaçları için kullanılır.

2.7 Evsel atık, bu Özellikler kapsamında gemideki yaşam alanlarında oluşan her türlü gıda atığı, kanalizasyon suları ve atık anlamına gelir.

2.8 Yük ile ilgili atık, yük istifleme ve elleçleme için gemide kullanılması sonucu atık haline gelen tüm malzemeler anlamına gelir. Yük ile ilgili atıklar arasında, istifleme kalasları, destek paletleri, astar ve paketleme malzemeleri, kontrplak, kağıt, karton, tel ve çelik halatlar yer alır.

2.9 Bakım atıkları, geminin bakımı ve işletimi sırasında motor bölümü ve güverte bölümü tarafından toplanan kurum, makine tortuları, kazanmış boya, güverte süprüntüleri, silme atıkları, yağlı bezler vb. gibi materyaller anlamına gelir.

2.10 İşletme atıkları, yük ile ilgili tüm atıklar ve bakım atıkları (kül ve klinkerler dahil) ve 2.13'te çöp olarak tanımlanan yük kalıntıları anlamına gelir.

2.11 Sıaç, yakıt veya yağlama yağı ayırıcılarından çıkan çamur, ana veya yardımcı makinelerden çıkan atık yağlama yağı ve sintine suyu ayırıcıları, damlama tavası vb. bileşenlerden çıkan atık yağ anlamına gelir.

2.12 Yağlı paçavralar, Sözleşme Ek I'de kontrol edildiği gibi yağ ile doyunmuş paçavralardır. Kontamine paçavralar, MARPOL 73/78'in diğer Ekleri'nde zararlı madde olarak tanımlanan bir madde ile doyunmuş paçavralardır.

2.13 Bu standart kapsamında yük kalıntıları, uygun yük ambarlarına yerleştirilemeyen (yükleme fazlası ve döküntüler) veya boşaltma prosedürleri tamamlandıktan sonra yük ambarları ve diğer yerlerde kalan (boşaltma kalıntıları ve döküntüler) artıklar olarak tanımlanmaktadır. Ancak, yük kalıntılarının küçük miktarlarda olması beklenir.

2.14 Balıkçılık malzemeleri, deniz veya tatlı su canlılarını yakalamak veya daha sonra yakalanmasını kontrol etmek amacıyla su üzerine veya içine yerleştirilebilecek her türlü fiziksel cihaz veya parçası veya bunların bir kombinasyonu olarak tanımlanmaktadır.

3 Malzemeler ve imalat:

3.1 Yakma fırınının her bir parçasında kullanılan malzemeler, diğer yardımcı deniz ekipmanlarında olduğu gibi ısı direnci, mekanik özellikler, oksitlenme, korozyon vb. açılarından amaçlanan uygulama için uygun olacaktır.

3.2 Yakıt ve sıaç boruları, İdare'nin kabul edeceği şekilde yeterli mukavemete sahip dikişsiz çelik olmalıdır. Brülörlerde kısa çelik veya tavllanmış bakır nikel, nikel bakır veya bakır borular kullanılabilir. Yakıt hatlarında metalik olmayan malzemelerin kullanılması yasaktır.

Vanalar ve bağlantı parçaları, dış çapı en fazla 60 mm olan boyutlarda dişli olabilir, ancak dış çapı en az 33 mm olan basınçlı hatlarda dişli rakorlar kullanılmamalıdır.

3.3 Dönen veya hareket eden tüm mekanik ve açıkta kalan elektrikli parçalar kazara temasa karşı korunmalıdır.

3.4 Yakma fırını duvarları, yalıtımlı ateş tuğlası/refrakter ve bir soğutma sistemi ile korunacaktır. Normal işlemler sırasında dokunulan yakma fırını muhafazasının dış yüzey sıcaklığı, ortam sıcaklığının 20°C üzerinde olmamalıdır.

3.5 Ateş tuğlaları, termal şoklara ve normal gemi titreşimine dayanıklı olmalıdır. Ateş tuğlalarının tasarım sıcaklığı, yanma odası tasarım sıcaklığı artı %20'ye eşit olmalıdır. (bkz. 4.1)

3.6 Yakma sistemleri, iç kısımlarında korozyonu en aza indirecek şekilde tasarlanmalıdır.

3.7 Sıvı atıkların yakılması için donatılmış sistemlerde, örneğin gaz yağı/motorin veya eşdeğer bir yakıt kullanılan ek bir brülör ile güvenli ateşleme ve yanmanın sürdürülmesi sağlanmalıdır.

3.8 Yanma odası/odaları, ateş tuğlaları ve yalıtım dahil olmak üzere tüm dahili parçaların bakımının kolay olacağı şekilde tasarlanmalıdır.

3.9 Yakma işlemi negatif basınç altında gerçekleşmelidir; yani fırın içindeki basınç her koşulda yakma fırınının kurulu olduğu odadaki ortam basıncından daha düşük olmalıdır. Negatif basıncı sağlamak için bir baca gazı fanı takılabilir.

3.10 Yakma fırını elle veya otomatik olarak katı atıkla doldurulabilir. Her durumda, yangın tehlikelerinden kaçınılmalı ve işletim personeli için tehlike oluşturmadan dolum yapılması mümkün olmalıdır.

Örneğin, dolumun elle gerçekleştirildiği durumlarda, doldurma kapağı açık olduğu sürece dolum alanının yangın kutusundan izole edilmesini sağlayan bir dolum kilidi kullanılabilir.

Dolum kilidi ile dolum yapılmadığında, yakma fırını çalışırken ve çöpler yanarken veya fırın sıcaklığı 220°C'nin üzerindeyken dolum kapağının açılmasını önlemek için bir ara kilit takılmalıdır.

3.11 Bir besleme kanalı veya sistemi ile donatılmış yakma fırınları, yüklenen malzemenin yanma odasına hareket etmesini sağlamalıdır. Bu tür bir sistem, hem operatör hem de çevrenin, tehlikeli maruz kalma olaylarından korunacağı şekilde tasarlanmalıdır.

3.12 Yanma gerçekleşirken veya fırın sıcaklığı 220°C'nin üzerindeyken kül çıkarma kapaklarının açılmasını önlemek için ara kilitler takılmalıdır.

3.13 Yakma işleminin ve yanma odasındaki atık birikiminin görsel kontrolünü sağlamak için yakma fırınında yanma odasının güvenli bir şekilde gözlemlenebileceği bir delik yer almalıdır.

MEPC 40/21
EK 8
Sayfa 6

Gözlem deliği ısı, alev ve parçacık geçirmez olmalıdır. Güvenli bir gözlem portunun bir örneği, metal kapaklı yüksek sıcaklık camıdır.

3.14 Elektrikle ilgili gereklilikler¹

3.14.1 Elektrik tesisatı gereklilikleri, kontroller, güvenlik cihazları, kablolar ve brülörler ve yakma fırınları dahil tüm elektrikli ekipmanlar için geçerli olmalıdır.

3.14.1.1 Açık konumda kilitlenebilen bir bağlantı kesme aracı, yakma fırınının tüm potansiyel kaynaklarından ayrılabilmesi için yakma fırınında erişilebilir bir yere kurulmalıdır. Bu bağlantı kesme aracı, yakma fırınının ayrılmaz bir parçası veya ona bitişik olmalıdır. (bkz. 5.1)

3.14.1.2 Tüm yahtılmamış canlı metal parçalar, kazayla teması önleyecek şekilde korumaya alınmalıdır.

3.14.1.3 Elektrikli ekipmanlar, bu ekipmanlardaki arızaların yakıt beslemesinin kesilmesine neden olacağı şekilde düzenlenmelidir.

3.14.1.4 Kontrol devresinde kurulu her güvenlik cihazının tüm elektrik bağlantıları seri olarak bağlanmalıdır. Ancak, belirli cihazlar paralel olarak bağlandığında düzenlemelere özel önem verilmelidir.

3.14.1.5 Tüm elektrikli bileşenler ve cihazlar, kontrol sisteminin besleme gerilimi ile orantılı bir gerilim değerine sahip olmalıdır.

3.14.1.6 Hava koşullarına maruz kalan tüm elektrikli cihazlar ve elektrikli ekipmanlar, Örgüt tarafından kabul edilen uluslararası standartların gerekliliklerini karşılamalıdır.²

3.14.1.7 Tüm elektrikli ve mekanik kontrol cihazları, uluslararası standartlara göre ulusal olarak tanınan bir test kuruluşu tarafından test edilmiş ve kabul edilmiş bir tipte olmalıdır.

3.14.1.8 Kontrol devrelerinin tasarımı, limit ve birincil güvenlik kontrollerinin, yanma ünitelerine yakıt beslemesini kesme işlevi gören bir devreyi doğrudan açacağı şekilde olmalıdır.

3.14.2 Aşırı akım koruması

3.14.2.1 Besleme iletkenlerinden daha küçük ara bağlantı kablolarında kullanılan iletkenlerde, Örgüt tarafından kabul edilen uluslararası standartların³ gerekliliklerine uygun olarak, herhangi bir kontrol kutusunun dışındaki en küçük ara bağlantı iletkenlerinin boyutuna göre aşırı akım koruması sağlanmalıdır.

¹ Uluslararası Elektroteknik Komisyonu (IEC) Standartları, özellikle IEC Yayını 92- Gemilerdeki ve Mobil ve Sabit Açık Deniz Ünitelerindeki Elektrik Tesisatları, bu ekipmanlar için geçerlidir.

² Bkz. IEC Yayını 92-201, Tablo V (1980 baskısı).

³ Bkz. IEC Yayını 92-202 (değişiklik yapılmış 1980 baskısı).

3.14.2.2 Ara bağlantı kabloları için aşırı akım koruması, daha küçük iletkenlerin daha büyük iletkenlere bağlandığı noktaya yerleştirilmelidir. Ancak, ara bağlantı kablolarının en küçük iletkenlerine göre veya Örgüt tarafından kabul edilen uluslararası standartların⁴ gerekliliklerine uygun olarak boyutlandırılmış genel aşırı akım koruması kabul edilebilir.

3.14.2.3 Aşırı akım koruma cihazları erişilebilir olmalı ve işlevleri tanımlanmalıdır.

3.14.3 Motorlar

3.14.3.1 Tüm elektrik motorları, Örgüt tarafından kabul edilen uluslararası standartların⁵ gerekliliklerine uygun olarak, buldukları ortama uygun, en az IP 44 muhafazalara sahip olmalıdır.

3.14.3.2 Motorlarda, Örgüt tarafından kabul edilen uluslararası standartların⁶ gerekliliklerine uygun olarak bilgilerin yazılı olduğu korozyona dayanıklı bir bilgi plakası yer almalıdır.

3.14.3.3 Motorlara, Örgüt tarafından kabul edilebilir uluslararası standartların⁷ gerekliliklerini karşılması gereken üretici talimatlarına uygun olarak, entegre termal koruma, aşırı akım cihazları veya ikisinin bir kombinasyonu ile çalışma koruması sağlanmalıdır.

3.14.3.4 Motorlar sürekli çalışma için uygun olmalı ve 45°C veya daha yüksek bir ortam sıcaklığı için tasarlanmalıdır.

3.14.3.5 Tüm motorlarda, motor çerçeveleriyle bütünleşik veya bunlara sabitlenmiş bağlantı kutularında bağlantı kabloları veya bağlantı vidaları yer almalıdır.

3.14.4 Ateşleme sistemi

3.14.4.1 Otomatik elektrikli ateşleme, yüksek voltajlı bir elektrik kıvılcımı, yüksek enerjili bir elektrik kıvılcımı veya bir kızdırma bobini aracılığıyla gerçekleştirilmelidir.

3.14.4.2 Ateşleme trafoları, Örgüt tarafından kabul edilen uluslararası standartların⁸ gerekliliklerine uygun olarak, buldukları ortama uygun, en az IP 44 muhafazalara sahip olmalıdır.

⁴ Bkz. IEC Yayını 92-202 (değişiklik yapılmış 1980 baskısı).

⁵ Bkz. IEC Yayını 529 (değişiklik yapılmış 1976 baskısı).

⁶ Bkz. IEC Yayını 92-301 (1980 baskısı).

⁷ Bkz. IEC Yayını 92-202 (değişiklik yapılmış 1980 baskısı).

⁸ Bkz. IEC Yayını 529 (değişiklik yapılmış 1976 baskısı).

MEPC 40/21
EK 8

Sayfa 8

3.14.4.3 Ateşleme kablosu, Örgüt tarafından kabul edilen uluslararası standartların⁹ gerekliliklerini karşılamalıdır.

3.14.5 Kablolar

3.14.5.1 Yakma fırınları için tüm kablolar, Örgüt tarafından kabul edilen uluslararası standartların¹⁰ gerekliliklerine uygun olmalı ve bunlara göre seçilmelidir.

3.14.6 Bağlama ve topraklama

3.14.6.1 Yakma fırınlarının ana metal kasasını veya tertibatını topraklamak için araçlar sağlanmalıdır.

3.14.6.2 Tüm elektrikli bileşenlerin ve cihazların akım taşımayan muhafazaları, kasaları ve benzeri parçaları, yakma fırınının ana kasasına veya tertibatına bağlanmalıdır. Tesisatlarına bağlanan elektrikli bileşenlerde, ayrı bir bağlama iletkeni olması gerekmez.

3.14.6.3 Elektrikli bileşenleri ve cihazları bağlamak için yalıtılmış bir iletken kullanıldığında, bu iletken sarı şeritli veya şeritsiz sürekli yeşil bir renkte olmalıdır.

4 İşletim gereklilikleri

4.1 Yakma sistemi, aşağıdaki koşullarda çalışacak şekilde tasarlanmalı ve inşa edilmelidir:

Yanma odası baca gazı maksimum çıkış sıcaklığı	1.200°C
Yanma odası baca gazı minimum çıkış sıcaklığı	850°C
Yanma odasının ön ısıtma sıcaklığı	650°C

Toplu Yüklmeli Yakma Fırınları için ön ısıtma gerekliliği yoktur. Ancak, yakma fırını, yanma alanındaki sıcaklığın fırın çalıştırıldıktan sonra 5 dakika içinde 600°C'ye ulaşacağı şekilde tasarlanmalıdır.

Ateşleme öncesinde ön tahliye: oda(lar)da ve bacada en az 15 saniye süren en az 4 hava değişimi.

⁹ Bkz. IEC Yayını 92-503 (1975 baskısı).

¹⁰ Bkz. IEC Yayını 92-352 (değişiklik yapılmış 1979 baskısı).

Yeniden çalıştırmalar arasında geçen süre:	oda(lar)da ve bacada en az 15 saniye süren en az 4 hava değişimi.
Yakıt beslemesi kapatıldıktan sonra son tahliye:	yakıt valfinin kapanmasından en az 15 saniye sonra.
Yakma fırını boşaltım gazları:	Minimum %6 O ₂ (kuru baca gazında ölçüldüğü şekilde).

4.2 Yanma odasının/odalarının dış yüzeyi, normal çalışma koşullarında insanların aşırı ısıya (ortam sıcaklığının 20°C üzerinde) veya 60°C'yi aşan yüzey sıcaklıklarıyla doğrudan temasa maruz kalmayacağı şekilde temasa karşı korumaya alınmalıdır. Bunun için kullanılan alternatiflere örnek olarak, aralarında hava akışı olan bir çifte kaplama veya genişleşmiş metal kaplama verilebilir.

4.3 Yakma sistemleri, yanma odasında, çevreye hiçbir gaz veya duman sızmayacak şekilde düşük basınç (negatif basınç) altında çalıştırılacaktır.

4.4 Yakma fırınında, ünite üzerinde göze çarpan bir yerde, çalışma sırasında yanma oda(lar)ının kapaklarının izinsiz bir şekilde açılmasına ve yakma fırınının çöple aşırı yüklenmesine karşı uyarı levhaları yerleştirilmiş olmalıdır.

4.5 Yakma fırınında, ünite üzerinde belirgin bir yerde aşağıdakilerin açıkça belirtildiği talimat levhaları yer almalıdır:

4.5.1 Yakma fırını çalıştırmadan önce (uygunsa) yanma odasından/odalarından kül ve cürufun temizlenmesi ve yanma havası açıklıklarının temizlenmesi.

4.5.2 Çalıştırma prosedürleri ve talimatları. Bunlar, uygun çalıştırma prosedürlerini, normal kapatma prosedürlerini, acil kapatma prosedürlerini ve çöp yükleme prosedürlerini (uygunsa) içermelidir.

4.6 Dioksin oluşumunu önlemek için, baca gazı, yanma odası baca gazı çıkışından 2,5 metre mesafe içinde maksimum 350°C'ye kadar şokla soğutulmalıdır.

5 İşletim kontrolleri

5.1 Tüm ünite, yakma fırınının yakınında bulunan bir bağlantı kesme anahtarı vasıtasıyla tüm elektrik kaynaklarından ayrılabilir. (bkz. 3.14.1.1)

5.2 Bölmenin dışında, ekipmana giden tüm gücü kesen bir acil durdurma anahtarı bulunmalıdır. Acil durdurma anahtarı ayrıca yakıt pompalarına giden tüm gücü kesebilir. Yakma fırını bir baca gazı fanı ile donatılmışsa, bu fan, yakma fırınındaki diğer ekipmanlardan bağımsız olarak yeniden çalıştırılabilir.

5.3 Kontrol ekipmanları, aşağıdaki ekipmanların herhangi bir arızasının, sürekli işletimi önleyeceği ve yakıt beslemesinin kesilmesine neden olacağı şekilde tasarlanmalıdır.

MEPC 40/21

EK 8

Sayfa 10

5.3.1 Emniyet termostatu/çekiş arızası

5.3.1.1 Baca gazı sıcaklığı üretici tarafından belirli bir tasarım için ayarlanan sıcaklığı aşarsa brülörü kapatacak olan, baca gazı kanalına yerleştirilmiş bir sensöre sahip bir baca gazı sıcaklık kontrolörü sağlanmalıdır.

5.3.1.2 Yanma odası sıcaklığı maksimum sıcaklığı aştığında brülörü kapatacak olan, yanma odasına yerleştirilmiş bir sensöre sahip bir yanma sıcaklık kontrolörü sağlanmalıdır.

5.3.1.3 Yanma odasındaki çekişi ve negatif basıncı izlemek için bir negatif basınç anahtarı sağlanmalıdır. Bu negatif basınç anahtarının amacı, çalışma sırasında yakma fırınında yeterli çekiş/negatif basınç olmasını sağlamaktır. Brülör için program rölesine giden devre açılacak ve negatif basınç atmosfer basıncına yükselmeden önce bir alarm etkinleştirilecektir.

5.3.2 Alev arızası/yakıt basıncı

5.3.2.1 Yakma fırını, yakma döngüsü sırasında ateşleme arızası ve alev arızası durumunda ünitenin kapatılması için bir alev algılama elemanı ve ilgili ekipmanlardan oluşan bir alev koruma kontrolüne sahip olmalıdır. Alev koruma kontrolü, herhangi bir bileşenin arızalanmasının güvenlik sebepli kapatmaya neden olacağı şekilde tasarlanmalıdır.

5.3.2.2 Alev koruma kontrolü, bir alev arızasından sonra en fazla 4 saniye içinde yakıt valflerini kapatabilmelidir.

5.3.2.3 Alev koruma kontrolü, alev oluşturmak için yakıtın verilebileceği 10 saniyeden fazla olmayan bir ateşleme deneme süresi sağlamalıdır. 10 saniye içinde alev oluşmazsa, brülörlere yakıt beslemesi derhal otomatik olarak kapatılmalıdır.

5.3.2.4 Ateşleme arızası, alev arızası veya herhangi bir bileşenin arızası nedeniyle alev koruma kontrolü çalıştığında, yalnızca bir otomatik yeniden çalıştırma sağlanabilir. Bu başarılı olmazsa, yeniden çalıştırma için alev koruma kontrolünün elle sıfırlanması gerekir.

5.3.2.5 Açık bimetalik sarmal aracılığıyla çalıştırılan baca anahtarları ve pirostatlar gibi termostatik tipteki alev koruma kontrolleri yasaktır.

5.3.2.6 Yakıt basıncı üretici tarafından ayarlanan seviyenin altına düşerse, program rölesinde bir arıza ve kilitlenme meydana gelmelidir. Bu aynı zamanda bir slaç yakıcısı için de geçerlidir. (Yanma işlemi için basıncın önemli olduğu veya bir pompanın brülörün ayrılmaz bir parçası olmadığı durumlarda geçerlidir.)

5.3.3 Güç kaybı

Yakma fırını kontrol/alarm panelinde (uzak alarm paneli değil) güç kaybı varsa, sistem kapatılmalıdır.

5.4 Yakıt beslemesi

Her brülöre giden yakıt besleme hattında seri olarak iki solenoid yakıt kontrol valfi yer almalıdır. Çok brülörlü ünitelerde, ana yakıt besleme hattında bir valf ve her brülörde bir valf bu gerekliliği karşılayacaktır. Valfler, her ikisinin de aynı anda çalışması için elektriksel olarak paralel şekilde bağlanmalıdır.

5.5 Alarmlar

5.5.1 Yerel alarm sistemine veya merkezi alarm sistemine bağlantı için sesli alarm çıkışı sağlanmalıdır. Bir arıza meydana geldiğinde, görünür bir göstergede arzuya neyin sebep olduğu gösterilmelidir. (Gösterge birden fazla arıza durumunu gösterebilir.)

5.5.2 Görünür göstergeler, arızanın güvenlikle ilgili bir kapatma olduğu durumlarda elle sıfırlamanın gerekli olacağı şekilde tasarlanmalıdır.

5.6 Yağ brülörü kapatıldıktan sonra, yangın kutusunun yeterince soğuması sağlanmalıdır. (Bunun nasıl gerçekleştirilebileceğine bir örnek olarak, egzoz fanı veya ejektörü çalışmaya devam edecek şekilde tasarlanabilir. Bu, acil bir elle açma durumunda geçerli değildir.)

6 Diğer gereklilikler

6.1 Belgeler

Her yakma fırınıyla birlikte çizimler, elektrik şemaları, yedek parça listesi vb. içeren eksiksiz bir talimat ve bakım kılavuzu verilmelidir.

6.2 Kurulum

Gemide kurulacak tüm cihazlar ve bileşenler, gemi dik durumdayken ve statik koşullar altında her iki yönde maksimum 15° ve dinamik koşullar altında (yuvarlanarak) her iki yönde maksimum 22,5°'ye kadar herhangi bir açıda eğimliyken ve eş zamanlı olarak baş veya kıç tarafında dinamik olarak 7,5° eğimliyken (baş-kıç) çalışacak şekilde tasarlanmalıdır.

6.3 Yakma fırını

6.3.1 Yakma fırınları, güvenli bir ateşleme ve tam yanma sağlamak için yeterli enerjiye sahip bir enerji kaynağı ile donatılacaktır. Çevreye gaz veya duman sızmasını sağlamak için yakma işlemi, yanma oda(lar)ında yeterli negatif basınçta gerçekleştirilecektir. (bkz. 5.3.1.3)

6.3.2 Her brülörün altına ve ara sıra muayene gerektiren pompaların, süzgeçlerin vb. altına bir damlama tepsisi yerleştirilecektir.

7 Testler

7.1 Prototip testleri

Her tasarımın prototipi için bir işletim testi yapılmalı ve tüm testlerin sonuçlarını gösteren bir test raporu hazırlanmalıdır. Tüm kontrol bileşenlerinin düzgün bir şekilde kurulduğundan ve kontroller ve güvenlik cihazları da dahil olmak üzere yakma fırınının tüm parçalarının yeterli çalışma koşullarında olduğundan emin olmak için testler yapılmalıdır. Testler, aşağıdaki bölüm 7.3'te açıklanan unsurları içermelidir.

MEPC 40/21

EK 8

Sayfa 12

7.2 Fabrika testleri

Her ünite için, önceden montajı yapılmışsa, tüm kontrol bileşenlerinin düzgün bir şekilde kurulduğundan ve kontroller ve güvenlik cihazları da dahil olmak üzere yakma fırınının tüm parçalarının yeterli seviyede çalışma koşullarında olduğundan emin olmak için bir çalışma testi yapılmalıdır. Testler, aşağıda 7.3'te açıklanan unsurları içermelidir.

7.3 Kurulum testleri

Tüm kontrol bileşenlerinin düzgün bir şekilde kurulduğundan ve kontroller ve güvenlik cihazları da dahil olmak üzere yakma fırınının tüm parçalarının yeterli çalışma koşullarında olduğundan emin olmak için kurulum sonrasında bir çalışma testi yapılmalıdır. 4.1'de belirtilen ön tahliye ve yeniden çalıştırmalar arasındaki süre gereklilikleri, kurulum testi sırasında doğrulanmalıdır.

7.3.1 Alev koruması. Alev koruma sisteminin çalışması, alev ve ateşleme arızalarına neden olarak doğrulanmalıdır. Sesli alarımın (varsa) ve görünür göstergenin çalıştığı doğrulanmalıdır. Kapatma süreleri doğrulanmalıdır.

7.3.2 Limit kontrolleri. Limit kontrollerinin çalışması nedeniyle kapanmanın gerçekleştiği doğrulanmalıdır.

7.3.2.1 Yağ basıncı limit kontrolü. Yakıt basıncının güvenli yanma için gerekli değerin altına düşürülmesi, bir güvenlik kapatmasını başlatmalıdır.

7.3.2.2 Diğer kilitler. Sağlanan diğer kilitler, ünite üreticisi tarafından belirtildiği şekilde düzgün çalışma açısından test edilmelidir.

7.3.3 Yanma kontrolleri. Yanma kontrolleri stabil olmalı ve sorunsuz çalışmalıdır.

7.3.4 Programlama kontrolleri. Programlama kontrollerinin, üniteyi amaçlanan şekilde kontrol ettiği ve döndürdüğü doğrulanmalıdır. Uygun ön tahliye, ateşleme, son tahliye ve modülasyon doğrulanmalıdır. Zaman aralıklarını doğrulamak için bir kronometre kullanılmalıdır.

7.3.5 Yakıt besleme kontrolleri. Tüm çalıştırma ve kapatma koşulları için iki solenoid yakıt kontrol valfinin yeterli bir şekilde çalıştığı doğrulanmalıdır.

7.3.6 Alçak gerilim testi. Alçak gerilim nedeniyle bir yakma fırını arızası meydana gelmeden önce brülörlere yakıt beslemesinin otomatik olarak kapatılacağını yeterli bir şekilde göstermek için yakma ünitesinde bir alçak gerilim testi yapılmalıdır.

7.3.7 Anahtarlar. Düzgün çalışmayı doğrulamak için tüm anahtarlar test edilmelidir.

8 Belgelendirme

8.1 Bir yakma fırınının bu standarda uygun olarak inşa edildiğine dair üretici belgesi sağlanmalıdır (yazı, belge veya kullanım kılavuzu ile).

9 İşaretleme

9.1 Her yakma fırını, aşağıdaki işaretlerle kalıcı olarak işaretlenmelidir:

9.1.1 Üreticinin adı veya ticari markası.

9.1.2 Yakma fırını için stil, tip, model veya üreticinin diğer gösterimi.

9.1.3 Kapasite - yakma fırınının net tasarlanmış ısı salımı ile zaman periyodu başına ısı birimlerinde gösterilecektir; örneğin, İngiliz Isı Birimi/saat, megajul/saat, kilokalori/saat.

10 Kalite güvencesi

Yakma fırınları, bu standardın gerekliliklerini karşılamalarını sağlayacak şekilde tasarlanmalı, üretilmeli ve test edilmelidir.

A1 - GEMİLERDE 1.500 KW'YE KADAR KAPASİTESİ OLAN YAKMA FIRINLARI İÇİN EMİSYON STANDARDI

Asgari olarak sağlanacak bilgiler

A1.1 Her yakma fırını için bir IMO TİP ONAY BELGESİ gerekli olmalıdır. Bu belgeyi almak için, yakma fırını, IMO tarafından onaylanmış bir standarda göre tasarlanacak ve imal edilecektir. Her model, İdarenin sorumluluğunda, fabrikada veya onaylı bir test tesisinde belirli bir tip onay test işleminde geçmelidir.

A1.2 TİP ONAY TESTİ, AŞAĞIDAKİ PARAMETRELERİN ÖLÇÜLMESİNİ İÇERMELİDİR:

Maksimum kapasite	:	kW veya kcal/saat belirtilen atık için kg/saat brülör başına kg/saat
Pilot yakıt tüketimi brülör başına kg/saat	:	
yanma odasında/alanında O ₂ Ortalaması	:	%
Baca gazındaki ortalama CO	:	mg/MJ
İs numarası ortalama	:	Bacharach veya Ringelman Ölçeği
Yanma odası baca gazı çıkış sıcaklığı ortalaması	:	°C
Küllerde kalan yanmamış bileşenlerin miktarı	:	ağırlıkça %

MEPC 40/21

EK 8

Sayfa 14

A1.3 TEST İŞLEMİNİN SÜRESİ

Slaç yakmak için : 6-8 saat

Katı atık yakmak için : 6-8 saat

A1.4 TİP ONAY TESTİ İÇİN YAKIT/ATIK ÖZELLİKLERİ (AĞIRLIKÇA %)

Aşağıdakilerden oluşan slaç: Ağır yakıt kaynaklı %75 slaç
%5 atık yağlama yağı
%20 emülsifiye su

Şunlardan oluşan %50 Gıda Atığı
katı atık (sınıf 2): Şunları içeren %50 süprüntü:
Yaklaşık %30 kağıt,
" %40 karton,
" %10 paçavra,
" %20 plastik
Karışım %50'ye kadar nem ve %7 yanmaz
katı madde içerecektir.

Atık sınıfları

Referans: Amerika Yakma Fırını Enstitüsü Atık Sınıflandırması (sadece tip onay testlerine ilişkin bilgiler)

Sınıf 2 Ağırlıkça yaklaşık olarak eşit miktarda süprüntü ve çöp karışımından oluşan atık. Bu tip atıklar yolcu gemilerinde yaygın olarak görülür, %50'ye kadar nem, %7'ye kadar yanıcı olmayan katı maddelerden oluşur ve yakıldığında yaklaşık 10.000 kJ/kg'lık bir ısı değerine sahiptir.

Isıl değerler	kJ/kg	kcal/kg
Sebze ve çürüyeabilen ürünler	5.700	1.360
Kağıt	14.300	3.415
Paçavra	15.500	3.700
Plastik	36.000	8.600
Yağ slacı	36.000	8.600
Atık su slacı	3.000	716
Yoğunluklar	kg/m ³	
Kağıt (sıkıştırılmamış)	50	
Çöp (%75 ıslak)	720	
Kuru süprüntü	110	
Ahşap hurda	190	
Odun talaşı	220	

Gemide oluşan sıkıştırılmamış genel atığın yoğunluğu yaklaşık 130 kg/m³ olacaktır.

A1.5 TİP ONAY TESTİ İLE DOĞRULANMASI GEREKLİ EMİSYON STANDARTLARI

Yanma odasındaki O ₂	%6 - 12
Baca gazındaki maksimum ortalama CO	200 mg/MJ
İs numarası maksimum ortalama	BACHARACH 3 veya RINGELMAN 1 (Daha yüksek bir is numarası yalnızca çalıştırma gibi çok kısa sürelerde kabul edilebilir)
Kül kalıntılarındaki yanmamış bileşenler	Ağırlıkça maksimum %10
Yanma odası baca gazı çıkış sıcaklık aralığı	850-1200°C

Baca gazı çıkış sıcaklığı ve O₂ içeriği, ön ısıtma veya soğutma periyotlarında değil, yanma periyodunda ölçülmelidir. Parti yüklemeli bir yakma fırını için, tip onay testinin tek bir parti ile yapılması kabul edilebilir.

DIOKSİN, UOB (Uçucu Organik Bileşikler) ve emisyonları en aza indirirken, plastik ve diğer sentetik malzemeler de dahil olmak üzere malzemelerde tam ve dumansız bir yanma elde etmek için yanma odasında/alanında yüksek bir sıcaklık mutlak bir gerekliliktir.

A1.6 YAKITLA İLGİLİ EMİSYON

A1.6.1 İyi bir yakma teknolojisinde bile, bir yakma fırınından çıkan emisyon, yakılmakta olan malzemenin türüne bağlı olacaktır. Örneğin, bir gemide yüksek kükürt içeriğine sahip bir yakıt yakılıyorsa, ayırıcılardan gelen ve yakma fırınında yakılan slaç SO_x emisyonuna yol açacaktır. Ancak yine, yakma fırınından çıkan SO_x emisyonu, ana ve yardımcı motorlardan çıkan egzoz gazıyla boşaltılan SO_x'in yalnızca yüzde birinden daha azına tekabül edecektir.

A1.6.2 Temel organik bileşenler (TOB) sürekli olarak ölçülemez. Spesifik olarak, bugüne kadar TOB, HCl veya atık imha verimliliğini ölçen sürekli zaman telemetrisi sağlayan hiçbir araç yoktur. Bu ölçümler yalnızca, numunenin analiz için bir laboratuvara geri gönderildiği anlık numune alma yaklaşımları kullanılarak yapılabilir. Organik bileşenlerde (imha edilmemiş atıklar), laboratuvar çalışmasının tamamlanması için önemli miktarda zaman gerekir. Bu nedenle, sürekli emisyon kontrolü ancak ikincil ölçümlerle sağlanabilir.

A1.6.3 GEMİDE ÇALIŞMA/EMİSYON KONTROLÜ

IMO TİP ONAYI olan bir gemide yakma fırını için emisyon kontrolü/izlemesi aşağıdakilerle sınırlı olmalıdır:

1. Yanma odasındaki O₂ içeriğinin kontrolü/izlenmesi (yalnızca noktasal kontroller; gemide bir O₂ içerik analiz cihazının bulundurulması gerekli değildir).
2. Yanma odası baca gazı çıkışındaki sıcaklığın kontrolü/izlenmesi.

MEPC 40/21

EK 8

Sayfa 16

Yakma işleminin sürekli (otomatik) kontrolü ile yukarıda belirtilen iki parametrenin öngörülen sınırlar içinde tutulması sağlanır. Bu çalışma modu, partiküllerin ve kül kalıntısının yalnızca eser miktarda organik bileşen içermesini sağlayacaktır.

A1.7 TOPLAM KAPASİTESİ 1.500 KW'DEN FAZLA OLAN YAKMA ÜNİTELERİNE SAHİP YOLCU GEMİLERİ

A1.7.1 Bu tür bir gemide muhtemelen aşağıdaki koşullar mevcut olacaktır:

- 1 Yüksek miktarda plastik ve sentetik malzeme içeren büyük miktarlarda yanabilir atık üretimi.
- 2 Uzun süreler boyunca sürekli çalışan yüksek kapasiteli yakma tesisi.
- 3 Bu tip gemiler genellikle çok hassas kıyı bölgelerinde faaliyet gösterirler.

A1.7.2 Bu kadar yüksek kapasiteli bir tesisten kaynaklanan yakıtla ilgili emisyon göz önüne alındığında, bir baca gazı deniz suyu yıkayıcısının kurulması düşünülmelidir. Bu donanım, baca gazlarının verimli bir şekilde temizlenmesini sağlayarak aşağıdakilerin içeriğini en aza indirir:

HCl
SO_x
PARTİKÜL MADDE

A1.7.3 AZOT OKSİT (NO_x) üzerindeki herhangi bir kısıtlama, yalnızca geminin toplam kirliliğinden, yani ana ve yardımcı makinelerden, kazanlardan, vb. kaynaklanan kirlilikle ilgili gelecekteki olası düzenlemelerle bağlantılı olarak düşünülmelidir.

A2 - YAKMA FIRINLARI VE ATIK DEPOLAMA MAHALLERİ İÇİN YANGINDAN KORUNMA GEREKLİLİKLERİ

İnşa, düzenleme ve yalıtım amaçları için, yakma mahalleri ve atık depolama mahalleri sırasıyla A kategorisinden makine mahalleri (SOLAS II-2/3.19) ve servis mahalleri (SOLAS II-2/3.12) olarak muamele görmelidir. Bu mahallerin temsil ettiği yangın tehlikelerini en aza indirmek için, bölüm II-2'deki aşağıdaki SOLAS gereklilikleri uygulanmalıdır:

A2.1 36'dan fazla yolcu taşıyan yolcu gemileri için:

- 1 Kural 26.2.2(12), yakma fırını ve kombine yakma/atık depolama mahalleri ve bu mahallerden baca çekişleri için geçerli olmalıdır ve
- 2 Kural 26.2.2(13), atık depolama alanları ve bunlara bağlı çöp olukları için geçerli olmalıdır.

A2.2 36'dan fazla yolcu taşımayan yolcu gemileri dahil diğer tüm gemiler için:

- 1 Kural 44.2.2(6), yakma fırını ve kombine yakma/atık mahalleri ve bu mahallerden baca çekişleri için geçerli olmalıdır ve
- 2 Kural 44.2.2(9), atık depolama alanları ve bunlara bağlı çöp olukları için geçerli olmalıdır.

A2.3 Açık güvertelerde bulunan yakma fırınları ve atık depolama mahallerinin (kural II-2/3.(17)) yukarıdaki gereklilikleri karşılması gerekmektedir, ancak bunlar aşağıdaki yerlerde bulunmalıdır:

- 1 geminin mümkün olduğu kadar kış tarafında;
- 2 girişlerden, hava girişlerinden ve barınma yerlerine, servis mahallerine ve kontrol istasyonlarına açılan açıklıklara en az 3 m mesafede;
- 3 en yakın tehlikeli alandan veya tehlikeli bir alanın havalandırma çıkışından yatay olarak ölçüldüğünde en az 5 m mesafede ve
- 4 Fiziksel olarak yapısal bir yangın bariyeri ile ayrılmadıkça, yakma fırını ve atık malzeme depolama alanına en az 2 m mesafede.

A2.4 Yakma fırınları içeren kapalı mahallerde, birleşik yakma fırını/atık depolama mahallerinde ve tüm atık depolama mahallerinde aşağıdaki tabloya göre sabit bir yangın algılama ve yangın söndürme sistemi kurulmalıdır:

	Otomatik su serpmeye sistemi	Sabit yangın söndürme sistemi	Sabit yangın algılama sistemi
Kombine yakma fırını ve atık depolama mahali	X		
Yakma fırını mahali		X	X
Atık depolama mahali	X		

A2.5 Açık güvertelerde bir yakma fırını veya atık depolama mahali bulunduğu, şu iki yangın söndürme yöntemiyle erişilebilir olmalıdır: Yangın hortumları, yarı taşınabilir yangın söndürücüler, yangın monitörleri veya bu söndürme cihazlarından herhangi ikisinin kombinasyonu. Sabit bir yangın söndürme sistemi, bir söndürme yöntemi olarak kabul edilebilir.

MEPC 40/21

EK 8

Sayfa 18

A2.6 Baca alım boruları/kanalları, kesintisiz bir baca veya hat aracılığıyla bağımsız olarak uygun bir terminale yönlendirilmelidir.

A3 - ISI GERİ KAZANIM ÜNİTELERİ İLE ENTEGRE YAKMA FIRINLARI

A3.1 Baca gazının bir ısı geri kazanım cihazından geçirildiği yakma fırınları için baca gazı sistemi, yakma fırınının ekonomizör serpantinleri kuru iken çalışmaya devam edebileceği şekilde tasarlanmalıdır. Bu, gerekirse baypas damperleri ile gerçekleştirilebilir.

A3.2 Yakma ünitesi, besleme suyunun kaybedilmesi durumunda uyarı verecek görsel ve sesli bir alarm ile donatılmalıdır.

A3.3 Isı geri kazanım cihazının gaz tarafında uygun temizlik ekipmanları bulunmalıdır. Dış ısıtma yüzeylerinin yeterli denetimi için yeterli erişim sağlanmalıdır.

A4 - BACA GAZI SICAKLIĞI

A4.1 Yakma fırını tipine karar verilirken baca gazı sıcaklığının ne olacağı dikkate alınmalıdır. Baca gazı sıcaklığı, bacanın imali için malzeme seçiminde belirleyici bir faktör olabilir. Baca gazı sıcaklıkları 430°C'yi aşacaksa baca imalatında özel yüksek sıcaklık malzemelerinin kullanılması gerekebilir.

EK

GEMİLERDE 1.500 KW'YE KADAR KAPASİTESİ OLAN YAKMA FIRINLARI İÇİN IMO
ONAY BELGESİNİN FORMU

YAKMA FIRINI BELGESİ

İDARENİN ADI

AMBLEM
VEYA
ŞİFRE

Belirtilen gemi yakma fırınının, MARPOL 73/78 Ek V'in Uygulanmasına İlişkin Rehber eklene gemi kaynaklı atıkların bertarafına ilişkin gemi yakma fırınları standardının gerekliliklerine uygun olarak incelendiği ve test edildiği tasdik edilmektedir.

Yakma fırını üreticisi
Yakma fırını için stil, tip veya model*
Maksimum kapasite kW veya kcal/saat
..... belirtilen atık için kg/saat
..... brülör başına kg/saat
O₂ Ortalaması
yanma odasında/alanında %
Baca gazındaki ortalama CO mg/MJ
İs numarası ortalama Bacharach veya Ringelman Ölçeği
Yanma odası baca gazı çıkış
sıcaklığı ortalaması °C
Küllerde kalan yanmamış
bileşenlerin miktarı ağırlıkça %

Bu ekipmanın bulunduğu bir gemi her zaman bu belgenin bir kopyasını taşınmalıdır.

Resmi damga İmza
İdare:
.....Tarih: 19 ..

* Uygunsa silin.

ANNEX 8

RESOLUTION MEPC.76(40)
adopted on 25 September 1997

STANDARD SPECIFICATION FOR SHIPBOARD INCINERATORS

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(c) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee,

RECALLING ALSO that Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), provides regulations for the prevention of pollution by garbage from ships,

RECOGNIZING that the Assembly at its seventeenth session adopted resolution A.719(17) on prevention of air pollution from ships, and requested the Committee and the Maritime Safety Committee to develop environmentally based standards for incineration of garbage and other ship-generated waste,

RECOGNIZING ALSO that the Committee, at its thirty-third session, adopted resolution MEPC.59(33) - Revised Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78, which included the original text of the Standard Specification for Shipboard Incinerators,

NOTING that the Conference of Parties to MARPOL 73/78, held in conjunction with MEPC 40, adopted the Protocol of 1997 to amend MARPOL 73/78, including its Annex VI - Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships,

BEING AWARE that the regulation 16(2) on shipboard incinerators within Annex VI to MARPOL 73/78 includes reference to mandatory operating limits for shipboard incinerators as contained in appendix IV to Annex VI and approval of such incinerators by the Administration to be based on the standard specification developed by the Organization,

ALSO BEING AWARE that regulation 16 of Annex VI of MARPOL 73/78 prohibits shipboard incineration of certain substances,

HAVING CONSIDERED the recommendations by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment at its fortieth session regarding the Standard Specification for Shipboard Incinerators,

1. ADOPTS the Standard Specification for Shipboard Incinerators, the text of which supersedes Appendix 2 to the Revised Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78, adopted by resolution MEPC.59(33), and which is set out at Annex to this resolution; and
2. URGES Governments to apply the Standard Specification for Shipboard Incinerators when implementing the provisions of Annexes V and VI of MARPOL 73/78.

ANNEX

STANDARD SPECIFICATION FOR SHIPBOARD INCINERATORS

Table of Contents

1	Scope
2	Definitions
3	Materials and manufacture
4	Operating requirements
5	Operating controls
6	Other requirements
7	Tests
8	Certification
9	Marking
10	Quality assurance

ANNEX

- A1 - Emission Standard for Shipboard Incinerators
- A2 - Fire Protection Requirements for Incinerators and Waste Stowage Spaces
- A3 - Incinerators integrated with heat recovery units
- A4 - Flue gas temperature

STANDARD SPECIFICATION FOR SHIPBOARD INCINERATORS

1 Scope

1.1 This specification covers the design, manufacture, performance, operation and testing of incinerators intended to incinerate garbage and other shipboard wastes generated during the ship's normal service.

1.2 This specification applies to those incinerator plants with capacities up to 1,500 kW per unit.

1.3 This specification does not apply to systems on special incinerator ships, e.g., for burning industrial wastes such as chemicals, manufacturing residues, etc.

1.4 This specification does not address the electrical supply to the unit, nor the foundation connections and stack connections.

1.5 This specification provides emission requirements in annex A1, and fire protection requirements in annex A2. Provisions for incinerators integrated with heat recovery units and provisions for flue gas temperature are given in annex A3 and annex A4, respectively.

1.6 This specification may involve hazardous materials, operations, and equipment. This standard does not purport to address all of the safety problems associated with its use. It is the responsibility of the user of this standard to establish appropriate safety and health practices and determine the applicability of regulatory limitations prior to use, including possible port State limitations.

2 Definitions

2.1 Ship means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushioned vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

2.2 Incinerator means shipboard facilities for incinerating solid wastes approximating in composition to household waste and liquid wastes arising from the operation of the ship, e.g., domestic waste, cargo-associated waste, maintenance waste, operational waste, cargo residues, and fishing gear, etc. These facilities may be designed to use or not to use the heat energy produced.

2.3 Garbage means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during normal operation of the ship as defined in Annex V to MARPOL 73/78.

2.4 Waste means useless, unneeded or superfluous matter which is to be discarded.

2.5 Food wastes are any spoiled or unspoiled victual substances, such as fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products, food scraps, food particles, and all other materials contaminated by such wastes, generated aboard ship, principally in the galley and dining areas.

2.6 Plastic means a solid material which contains as an essential ingredient one or more synthetic organic high polymers and which is formed (shaped) during either manufacture of the polymer or the fabrication into a finished product by heat and/or pressure. Plastics have material properties ranging

from hard and brittle to soft and elastic. Plastics are used for a variety of marine purposes including, but not limited to, packaging (vapour-proof barriers, bottles, containers, liners), ship construction (fibreglass and laminated structures, siding, piping, insulation, flooring, carpets, fabrics, paints and finishes, adhesives, electrical and electronic components), disposable eating utensils and cups, bags, sheeting, floats, fishing nets, strapping bands, rope and line.

2.7 Domestic waste means all types of food wastes, sewage and wastes generated in the living spaces on board the ship for the purpose of this specification.

2.8 Cargo-associated waste means all materials which have become wastes as a result of use on board a ship for cargo stowage and handling. Cargo-associated waste includes but is not limited to dunnage, shoring pallets, lining and packing materials, plywood, paper, cardboard, wire, and steel strapping.

2.9 Maintenance waste means materials collected by the engine department and the deck department while maintaining and operating the vessel, such as soot, machinery deposits, scraped paint, deck sweeping, wiping wastes, oily rags, etc.

2.10 Operational wastes means all cargo-associated wastes and maintenance waste (including ash and clinkers), and cargo residues defined as garbage in 2.13.

2.11 Sludge oil means sludge from fuel and lubricating oil separators, waste lubricating oil from main and auxiliary machinery, waste oil from bilge water separators, drip trays, etc.

2.12 Oily rags are rags which have been saturated with oil as controlled in Annex I to the Convention. Contaminated rags are rags which have been saturated with a substance defined as a harmful substance in the other Annexes to MARPOL 73/78.

2.13 Cargo residues for the purposes of this standard are defined as the remnants of any cargo material on board that cannot be placed in proper cargo holds (loading excess and spillage) or which remains in cargo holds and elsewhere after unloading procedures are completed (unloading residual and spillage). However, cargo residues are expected to be in small quantities.

2.14 Fishing gear is defined as any physical device or part thereof or combination of items that may be placed on or in the water with the intended purpose of capturing, or controlling for subsequent capture, living marine or freshwater organisms.

3 Materials and manufacture:

3.1 The materials used in the individual parts of the incinerator are to be suitable for the intended application with respect to heat resistance, mechanical properties, oxidation, corrosion, etc., as in other auxiliary marine equipment.

3.2 Piping for fuel and sludge oil should be seamless steel of adequate strength and to the satisfaction of the Administration. Short lengths of steel, or annealed copper nickel, nickel copper, or copper pipe and tubing may be used at the burners. The use of nonmetallic materials for fuel lines is prohibited.

Valves and fittings may be threaded in sizes up to and including 60 mm O.D. (outside diameter), but threaded unions are not to be used on pressure lines in sizes 33 mm O.D. (outside diameter) and over.

3.3 All rotating or moving mechanical and exposed electrical parts should be protected against accidental contact.

3.4 Incinerator walls are to be protected with insulated fire bricks/refractory and a cooling system. Outside surface temperature of the incinerator casing being touched during normal operations should not exceed 20°C above ambient temperature.

3.5 Refractory should be resistant to thermal shocks and resistant to normal ship's vibration. The refractory design temperature should be equal to the combustion chamber design temperature plus 20%. (See 4.1)

3.6 Incinerating systems should be designed such that corrosion will be minimized on the inside of the systems.

3.7 In systems equipped for incinerating liquid wastes, safe ignition and maintenance of combustion must be ensured, e.g., by a supplementary burner using gas oil/diesel oil or equivalent.

3.8 The combustion chamber(s) should be designed for easy maintenance of all internal parts including the refractory and insulation.

3.9 The combustion process should take place under negative pressure which means that the pressure in the furnace under all circumstances should be lower than the ambient pressure in the room where the incinerator is installed. A flue gas fan may be fitted to secure negative pressure.

3.10 The incinerating furnace may be charged with solid waste either by hand or automatically. In every case, fire dangers should be avoided and charging should be possible without danger to the operating personnel.

For instance, where charging is carried out by hand, a charging lock may be provided which ensures that the charging space is isolated from the fire box as long as the filling hatch is open.

Where charging is not effected through a charging lock, an interlock should be installed to prevent the charging door from opening while the incinerator is in operation with burning of garbage in progress or while the furnace temperature is above 220°C.

3.11 Incinerators equipped with a feeding sluice or system should ensure that the material charged will move to the combustion chamber. Such system should be designed such that both operator and environment are protected from hazardous exposure.

3.12 Interlocks should be installed to prevent ash removal doors from opening while burning is in progress or while the furnace temperature is above 220°C.

3.13 The incinerator should be provided with a safe observation port of the combustion chamber in order to provide visual control of the burning process and waste accumulation in the combustion

chamber. Neither heat, flame, nor particles should be able to pass through the observation port. An example of a safe observation port is high-temperature glass with a metal closure.

3.14 Electrical requirements¹

3.14.1 Electrical installation requirements should apply to all electrical equipment, including controls, safety devices, cables, and burners and incinerators.

3.14.1.1 A disconnecting means capable of being locked in the open position should be installed at an accessible location at the incinerator so that the incinerator can be disconnected from all sources of potential. This disconnecting means should be an integral part of the incinerator or adjacent to it. (See 5.1)

3.14.1.2 All uninsulated live metal parts should be guarded to avoid accidental contact.

3.14.1.3 The electrical equipment should be so arranged so that failure of this equipment will cause the fuel supply to be shut off.

3.14.1.4 All electrical contacts of every safety device installed in the control circuit should be electrically connected in series. However, special consideration should be given to arrangements when certain devices are wired in parallel.

3.14.1.5 All electrical components and devices should have a voltage rating commensurate with the supply voltage of the control system.

3.14.1.6 All electrical devices and electric equipment exposed to the weather should meet the requirements of international standards acceptable to the Organization²

3.14.1.7 All electrical and mechanical control devices should be of a type tested and accepted by a nationally recognized testing agency, according to international standards.

3.14.1.8 The design of the control circuits should be such that limit and primary safety controls should directly open a circuit that functions to interrupt the supply of fuel to combustion units.

3.14.2 Overcurrent protection

3.14.2.1 Conductors for interconnecting wiring that is smaller than the supply conductors should be provided with overcurrent protection based on the size of the smallest interconnecting conductors external to any control box, in accordance with the requirements of international standards acceptable to the Organization³.

¹ International Electrotechnical Commission (IEC) Standards, particularly IEC Publication 92 - Electrical Installations in Ships and Mobile and Fixed Offshore Units, are applicable for this equipment.

² Refer to IEC Publication 92-201, Table V (1980 edition).

³ Refer to IEC Publication 92-202 (1980 edition with amendment).

3.14.2.2 Overcurrent protection for interconnecting wiring should be located at the point where the smaller conductors connect to the larger conductors. However, overall overcurrent protection is acceptable if it is sized on the basis of the smallest conductors of the interconnecting wiring, or in accordance with the requirements of international standards acceptable to the Organization⁴.

3.14.2.3 Overcurrent protection devices should be accessible and their function should be identified.

3.14.3 Motors

3.14.3.1 All electric motors should have enclosures corresponding to the environment where they are located, at least IP 44, in accordance with the requirements of international standards acceptable to the Organization⁵.

3.14.3.2 Motors should be provided with a corrosion-resistant nameplate specifying information in accordance with the requirements of international standards acceptable to the Organization⁶.

3.14.3.3 Motors should be provided with running protection by means of integral thermal protection, by overcurrent devices, or a combination of both in accordance with manufacturer's instruction that should meet the requirements of international standards acceptable to the Organization⁷.

3.14.3.4 Motors should be rated for continuous duty and should be designed for an ambient temperature of 45°C or higher.

3.14.3.5 All motors should be provided with terminal leads or terminal screws in terminal boxes integral with, or secured to, the motor frames.

3.14.4 Ignition system

3.14.4.1 When automatic electric ignition is provided, it should be accomplished by means of either a high-voltage electric spark, a high-energy electric spark, or a glow coil.

3.14.4.2 Ignition transformers should have an enclosure corresponding to the environment where they are located, at least IP 44 in accordance with the requirements of international standards acceptable to the Organization⁸.

⁴ Refer to IEC Publication 92-202 (1980 edition with amendment).

⁵ Refer to IEC Publication 529 (1976 edition with amendment).

⁶ Refer to IEC Publication 92-301 (1980 edition).

⁷ Refer to IEC Publication 92-202 (1980 edition with amendment).

⁸ Refer to IEC Publication 529 (1976 edition with amendment).

3.14.4.3 Ignition cable should meet the requirements of international standards acceptable to the Organization⁹.

3.14.5 Wiring

3.14.5.1 All wiring for incinerators should be rated and selected in accordance with the requirements of international standards acceptable to the Organization¹⁰.

3.14.6 Bonding and grounding

3.14.6.1 Means should be provided for grounding the major metallic frame or assembly of the incinerators.

3.14.6.2 Noncurrent carrying enclosures, frames and similar parts of all electrical components and devices should be bonded to the main frame or assembly of the incinerator. Electrical components that are bonded by their installation do not require a separate bonding conductor.

3.14.6.3 When an insulated conductor is used to bond electrical components and devices, it should show a continuous green colour, with or without a yellow stripe.

4 Operating requirements

4.1 The incinerator system should be designed and constructed for operation with the following conditions:

Maximum combustion chamber flue gas outlet temperature	1,200°C
Minimum combustion chamber flue gas outlet temperature	850°C
Preheat temperature of combustion chamber	650°C

For Batch Loaded Incinerators, there are no preheating requirements. However, the incinerator should be designed that the temperature in the actual combustion space should reach 600°C within 5 minutes after start.

Prepurge, before ignition: at least 4 air changes in the chamber(s) and stack, but not less than 15 seconds.

⁹ Refer to IEC Publication 92-503 (1975 edition).

¹⁰ Refer to IEC Publication 92-352 (1979 edition with amendments).

Time between restarts:	at least 4 air changes in the chamber(s) and stack, but not less than 15 seconds.
Postpurge, after shut-off fuel oil:	not less than 15 seconds after the closing of the fuel oil valve.
Incinerator discharge gases:	Minimum 6% O ₂ (measured in dry flue gas).

4.2 Outside surface of combustion chamber(s) should be shielded from contact such that people in normal work situations will not be exposed to extreme heat (20°C above ambient temperature) or direct contact of surface temperatures exceeding 60°C. Examples for alternatives to accomplish this are a double jacket with an air flow in between or an expanded metal jacket.

4.3 Incinerating systems are to be operated with underpressure (negative pressure) in the combustion chamber such that no gases or smoke can leak out to the surrounding areas.

4.4 The incinerator should have warning plates attached in a prominent location on the unit, warning against unauthorized opening of doors to combustion chamber(s) during operation and against overloading the incinerator with garbage.

4.5 The incinerator should have instruction plate(s) attached in a prominent location on the unit that clearly addresses the following:

4.5.1 Cleaning ashes and slag from the combustion chamber(s) and cleaning of combustion air openings before starting the incinerator (where applicable).

4.5.2 Operating procedures and instructions. These should include proper start-up procedures, normal shut-down procedures, emergency shut-down procedures, and procedures for loading garbage (where applicable).

4.6 To avoid building up of dioxins, the flue gas should be shock-cooled to a maximum 350°C within 2.5 metres from the combustion chamber flue gas outlet.

5 Operating controls

5.1 The entire unit should be capable of being disconnected from all sources of electricity by means of one disconnect switch located near the incinerator. (See 3.14.1.1)

5.2 There should be an emergency stop switch located outside the compartment which stops all power to the equipment. The emergency stop switch should also be able to stop all power to the fuel pumps. If the incinerator is equipped with a flue gas fan, the fan should be capable of being restarted independently of the other equipment on the incinerator.

5.3 The control equipment should be so designed that any failure of the following equipment will prevent continued operations and cause the fuel supply to be cut off.

5.3.1 Safety thermostat/draft failure

5.3.1.1 A flue gas temperature controller, with a sensor placed in the flue gas duct, should be provided that will shut down the burner if the flue gas temperature exceeds the temperature set by the manufacturer for the specific design.

5.3.1.2 A combustion temperature controller, with a sensor placed in the combustion chamber, should be provided that will shut down the burner if the combustion chamber temperature exceeds the maximum temperature.

5.3.1.3 A negative pressure switch should be provided to monitor the draft and the negative pressure in the combustion chamber. The purpose of this negative pressure switch is to ensure that there is sufficient draft/negative pressure in the incinerator during operations. The circuit to the program relay for the burner will be opened and an alarm activated before the negative pressure rises to atmospheric pressure.

5.3.2 Flame failure/fuel oil pressure

5.3.2.1 The incinerator should have a flame safeguard control consisting of a flame sensing element and associated equipment for shut down of the unit in the event of ignition failure and flame failure during the firing cycle. The flame safeguard control should be so designed that the failure of any component will cause a safety shut down.

5.3.2.2 The flame safeguard control should be capable of closing the fuel valves in not more than 4 seconds after a flame failure.

5.3.2.3 The flame safeguard control should provide a trial-for-ignition period of not more than 10 seconds during which fuel may be supplied to establish flame. If flame is not established within 10 seconds, the fuel supply to the burners should be immediately shut off automatically.

5.3.2.4 Whenever the flame safeguard control has operated because of failure of ignition, flame failure, or failure of any component, only one automatic restart may be provided. If this is not successful then manual reset of the flame safeguard control should be required for restart.

5.3.2.5 Flame safeguard controls of the thermostatic type, such as stack switches and pyrostats operated by means of an open bimetallic helix, are prohibited.

5.3.2.6 If fuel oil pressure drops below that set by the manufacturer, a failure and lock out of the program relay should result. This also applies to a sludge oil burner. (Applies where pressure is important for the combustion process or a pump is not an integral part of the burner.)

5.3.3 Loss of power

If there is a loss of power to the incinerator control/alarm panel (not remote alarm panel), the system should shut down.

5.4 Fuel supply

Two fuel control solenoid valves should be provided in series in the fuel supply line to each burner. On multiple burner units, a valve on the main fuel supply line and a valve at each burner will satisfy this requirement. The valves should be connected electrically in parallel so that both operate simultaneously.

5.5 Alarms

5.5.1 An outlet for an audible alarm should be provided for connection to a local alarm system or a central alarm system. When a failure occurs, a visible indicator should show what caused the failure. (The indicator may cover more than one fault condition.)

5.5.2 The visible indicators should be designed so that, where failure is a safety related shutdown, manual reset is required.

5.6 After shutdown of the oil burner, provision should be made for the fire box to cool sufficiently. (As an example, of how this may be accomplished, the exhaust fan or ejector could be designed to continue to operate. This would not apply in the case of an emergency manual trip.)

6 Other requirements

6.1 Documentation

A complete instruction and maintenance manual with drawings, electric diagrams, spare parts list, etc., should be furnished with each incinerator.

6.2 Installation

All devices and components should, as fitted in the ship, be designed to operate when the ship is upright and when inclined at any angle of list up to and including 15° either way under static conditions and 22.5° under dynamic conditions (rolling) either way and simultaneously inclined dynamically (pitching) 7.5° by bow or stern.

6.3 Incinerator

6.3.1 Incinerators are to be fitted with an energy source with sufficient energy to ensure a safe ignition and complete combustion. The combustion is to take place at sufficient negative pressure in the combustion chamber(s) to ensure no gases or smoke leaking out to the surrounding areas. (See 5.3.1.3)

6.3.2 A driptray is to be fitted under each burner and under any pumps, strainers, etc., that require occasional examination.

7 Tests

7.1 Prototype tests

An operating test for the prototype of each design should be conducted, with a test report completed indicating results of all tests. The tests should be conducted to ensure that all of the control components have been properly installed and that all parts of the incinerator, including controls and safety devices, are in satisfactory operating condition. Tests should include those described in section 7.3 below.

7.2 Factory tests

For each unit, if preassembled, an operating test should be conducted to ensure that all of the control components have been properly installed and that all parts of the incinerator, including controls and safety devices, are in satisfactory operating condition. Tests should include those described in 7.3 below.

7.3 Installation tests

An operating test after installation should be conducted to ensure that all of the control components have been properly installed and that all parts of the incinerator, including controls and safety devices, are in satisfactory operating condition. The requirements for prepurge and time between restarts referred to in 4.1 should be verified at the time of the installation test.

7.3.1 Flame safeguard. The operation of the flame safeguard system should be verified by causing flame and ignition failures. Operation of the audible alarm (where applicable) and visible indicator should be verified. The shutdown times should be verified.

7.3.2 Limit controls. Shutdown due to the operation of the limit controls should be verified.

7.3.2.1 Oil pressure limit control. The lowering of the fuel oil pressure below the value required for safe combustion should initiate a safety shutdown.

7.3.2.2 Other interlocks. Other interlocks provided should be tested for proper operation as specified by the unit manufacturer.

7.3.3 Combustion controls. The combustion controls should be stable and operate smoothly.

7.3.4 Programming controls. Programming controls should be verified as controlling and cycling the unit in the intended manner. Proper prepurge, ignition, postpurge, and modulation should be verified. A stopwatch should be used for verifying intervals of time.

7.3.5 Fuel supply controls. The satisfactory operation of the two fuel control solenoid valves for all conditions of operation and shutdown should be verified.

7.3.6 Low voltage test. A low voltage test should be conducted on the incinerator unit to satisfactorily demonstrate that the fuel supply to the burners will be automatically shut off before an incinerator malfunction results from the reduced voltage.

7.3.7 Switches. All switches should be tested to verify proper operation.

8 Certification

8.1 Manufacturer's certification that an incinerator has been constructed in accordance with this standard should be provided (by letter, certificate, or in the instruction manual).

9 Marking

9.1 Each incinerator should be permanently marked indicating:

9.1.1 Manufacturer's name or trademark.

9.1.2 Style, type, model or other manufacturer's designation for the incinerator.

9.1.3 Capacity - to be indicated by net designed heat release of the incinerator in heat units per timed period; for example, British Thermal Units per hour, megajoules per hour, kilocalories per hour.

10 Quality assurance

Incinerators should be designed, manufactured and tested in a manner that ensures they meet the requirements of this standard.

A1 - EMISSION STANDARD FOR SHIPBOARD INCINERATORS WITH CAPACITIES OF UP TO 1,500 kW

Minimum information to be provided

A1.1 An IMO TYPE APPROVAL CERTIFICATE should be required for each shipboard incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator should be designed and built to an IMO approved standard. Each model should go through a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration.

A1.2 TYPE APPROVAL TEST SHOULD INCLUDE MEASURING OF THE FOLLOWING PARAMETERS:

Max capacity : kW or kcal/h
kg/h of specified waste
kg/h per burner

: Pilot fuel consumption
kg/h per burner

O₂ Average :
in combustion chamber/zone %

CO Average in flue gas : mg/MJ

Soot number average : Bacharach or ringelman Scale

Combustion chamber flue gas
outlet temperature average : °C

Amount of unburned components in ashes : % by weight

MEPC 40/21
 ANNEX 8
 Page 14

A1.3 DURATION OF TEST OPERATION

For sludge oil burning : 6-8 hours
 For solid waste burning : 6-8 hours

A1.4 FUEL/WASTE SPECIFICATION FOR TYPE APPROVAL TEST (% BY WEIGHT)

Sludge oil consisting of: 75% sludge oil from heavy fuel oil
 5% waste lubricating oil
 20% emulsified water

Solid waste (class 2) consisting of: 50% Food Waste
 50% rubbish Containing
 Approx. 30% paper,
 " 40% Cardboard,
 " 10% Rags,
 " 20% Plastic

The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids

Classes of waste

Reference: Waste Classification from Incinerator Institute of America (Information for type approval tests only)

Class 2 Refuse, consisting of approximately even mixture of rubbish and garbage by weight. This type waste is common to passenger ships occupancy, consisting of up to 50% moisture, 7% incombustible solids and has a heating value of about 10,000 kJ/kg as fired.

Calorific values	kJ/Kg	kcal/kg
Vegetable and putrescibles	5,700	1,360
Paper	14,300	3,415
Rag	15,500	3,700
Plastics	36,000	8,600
Oil sludge	36,000	8,600
Sewage sludge	3,000	716

Densities	kg/m ³
Paper (loose)	50
Refuse (75% wet)	720
Dry rubbish	110
Scrap wood	190
Wood sawdust	220

Density of loose general waste generated on board ship will be about 130 kg/m³.

A1.5 REQUIRED EMISSION STANDARDS TO BE VERIFIED BY TYPE APPROVAL TEST

O ₂ in combustion chamber	6 - 12%
CO in flue gas maximum average	200 mg/MJ
Soot number maximum average	BACHARACH 3 or RINGELMAN 1 (A higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned components in ash residues	Max 10% by Weight
Combustion chamber flue gas outlet temperature range	850 - 1200°C

Flue gas outlet temperature and O₂ content should be measured during the combustion period, and not during the preheating or cooling periods. For a batch loaded incinerator, it is acceptable to carry out the type approval test by means of a single batch.

A high temperature in the actual combustion chamber/zone is an absolute requirement in order to obtain a complete and smoke free incineration, including that of plastic and other synthetic materials while minimizing DIOXINE, VOC (Volatile Organic Compounds), and emissions.

A1.6 FUEL RELATED EMISSION

A1.6.1 Even with good incineration technology the emission from an incinerator will depend on the type of material being incinerated. If for instance a vessel has bunkered a fuel with high sulphur content, then sludge oil from separators which is burned in the incinerator will lead to emission of SO_x. But again, the SO_x emission from the incinerator would only amount to less than one per cent of the SO_x discharged with the exhaust from main and auxiliary engines.

A1.6.2 Principal organic constituents (POC) cannot be measured on a continuous basis. Specifically, there are no instruments with provision for continuous time telemetry that measures POC, HCl, or waste destruction efficiency, to date. These measurements can only be made using grab sample approaches where the sample is returned to a laboratory for analysis. In the case of organic constituents (undestroyed wastes), the laboratory work requires considerable time to complete. Thus, continuous emission control can only be assured by secondary measurements.

A1.6.3 ON-BOARD OPERATION/EMISSION CONTROL

For a shipboard incinerator with IMO TYPE APPROVAL, emission control/monitoring should be limited to the following:

- .1 Control/monitor O₂ content in combustion chamber (spot checks only; an O₂ content analyser is not required to be kept on board).
- .2 Control/monitor temperature in combustion chamber flue gas outlet.

By continuous (auto) control of the incineration process, ensure that the above mentioned two parameters are kept within the prescribed limits. This mode of operation will ensure that particulates and ash residue contain only traces of organic constituents.

A1.7 PASSENGER/CRUISE SHIPS WITH INCINERATOR INSTALLATIONS HAVING A TOTAL CAPACITY OF MORE THAN 1,500 kW

A1.7.1 On board this type of vessel, the following conditions will probably exist:

- .1 Generation of huge amounts of burnable waste with a high content of plastic and synthetic materials.
- .2 Incinerating plant with a high capacity operating continuously over long periods.
- .3 This type of vessel will often be operating in very sensitive coastal areas.

A1.7.2 In view of the fuel related emission from a plant with such a high capacity, installation of a flue gas sea water scrubber should be considered. This installation can perform an efficient after-cleaning of the flue gases, thus minimizing the content of:

HCl
SOx
PARTICULATE MATTER

A1.7.3 Any restriction on NITROGEN OXIDE (NOx) should only be considered in connection with possible future regulations on pollution from the vessel's total pollution, i.e., main and auxiliary machinery, boilers, etc.

A2 - FIRE PROTECTION REQUIREMENTS FOR INCINERATORS AND WASTE STOWAGE SPACES

For the purpose of construction, arrangement and insulation, incinerator spaces and waste stowage spaces should be treated as category A machinery spaces (SOLAS II-2/3.19) and service spaces, (SOLAS II-2/3.12), respectively. To minimize the fire hazards these spaces represent, the following SOLAS requirements in chapter II-2 should be applied:

A2.1 For passenger vessels carrying more than 36 passengers:

- .1 regulation 26.2.2(12) should apply to incinerator and combined incinerator/waste storage spaces, and the flue uptakes from such spaces; and
- .2 regulation 26.2.2(13) should apply to waste storage spaces and garbage chutes connected thereto.

A2.2 For all other vessels including passenger vessels carrying not more than 36 passengers:

- .1 regulation 44.2.2(6) should apply to incinerator and combined incinerator/waste spaces, and the flue uptakes from such spaces; and
- .2 regulation 44.2.2(9) should apply to waste storage spaces and garbage chutes connected thereto.

A2.3 Incinerators and waste stowage spaces located on weather decks (regulation II-2/3.(17)) need not meet the above requirements but should be located:

- .1 as far aft on the vessel as possible;
- .2 not less than 3 m from entrances, air inlets and openings to accommodations, service spaces and control stations;
- .3 not less than 5 m measured horizontally from the nearest hazardous area, or vent outlet from a hazardous area; and
- .4 not less than 2 m should separate the incinerator and the waste material storage area, unless physically separated by a structural fire barrier.

A2.4 A fixed fire detection and fire-extinguishing system should be installed in enclosed spaces containing incinerators, in combined incinerator/waste storage spaces, and in any waste storage space in accordance with the following table:

	Automatic sprinkler system	Fixed fire-extinguishing system	Fixed fire detection system
Combined incinerator and waste storage space	X		
Incinerator space		X	X
Waste storage space	X		

A2.5 Where an incinerator or waste storage space is located on weather decks it must be accessible with two means of fire extinguishment; either fire hoses, semi-portable fire extinguishers, fire monitors or combination of any two of these extinguishing devices. A fixed fire-extinguishing system is acceptable as one means of extinguishment.

A2.6 Flue uptake piping/ducting should be led independently to an appropriate terminus via a continuous funnel or trunk.

A3 - INCINERATORS INTEGRATED WITH HEAT RECOVERY UNITS

A3.1 The flue gas system, for incinerators where the flue gas is led through a heat recovery device, should be designed so that the incinerator can continue operation with the economizer coils dry. This may be accomplished with bypass dampers if needed.

A3.2 The incinerator unit should be equipped with a visual and an audible alarm in case of loss of feed-water.

A3.3 The gas-side of the heat recovery device should have equipment for proper cleaning. Sufficient access should be provided for adequate inspection of external heating surfaces.

A4 - FLUE GAS TEMPERATURE

A4.1 When deciding upon the type of incinerator, consideration should be given as to what the flue gas temperature will be. The flue gas temperature can be a determining factor in the selection of materials for fabricating the stack. Special high temperature material may be required for use in fabricating the stack when the flue gas temperatures exceed 430°C.

ANNEX

FORM OF IMO TYPE APPROVAL CERTIFICATE FOR SHIPBOARD
 INCINERATORS WITH CAPACITIES OF UP TO 1,500 KW

CERTIFICATE OF SHIPBOARD INCINERATOR

BADGE
 OR
 CYPHER

NAME OF ADMINISTRATION

This is to certify that the shipboard incinerator listed has been examined and tested in accordance with the requirement of the standard for shipboard incinerators for disposing of ship-generated waste appended to the Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78.

Incinerator manufactured by	
Style, type or model for the incinerator*	
Max. capacity	kW or kcal/h
.....	kg/h of specified waste
.....	kg/h per burner
O ₂ Average	
in combustion chamber/zone	%
CO Average in flue gas	mg/MJ
Soot number average	Bacharach or ringelman scale
Combustion chamber flue gas	
outlet temperature average	°C
Amount of unburned components	
in ashes	% by weight

A copy of this certificate should be carried on board a vessel fitted with this equipment at all times.

Official stamp

Signed

Administration of

Dated this day of 19 ..

* Delete as appropriate

MEPC.78(43) SAYILI KARAR

1 Temmuz 1999 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Kural 13G ve 26'da ve Ek I'in IOPP Belgesinde yapılan değişiklikler ve MARPOL 73/78 Ek
II'ye yeni kural 16'nın eklenmesi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) ile değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

Kalıcı petrol ürünleri taşıyan 20.000-30.000 ton DWT arası mevcut petrol tankerlerini ham petrol tankerleriyle aynı inşa şartlarına tabi kılmak için önerilen değişiklikleri ve Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası (IOPP Sertifikası) Eki için önerilen değişiklikleri DİKKATE ALARAK,

MARPOL 73/78 Ek I'in 26 sayılı kuralında önerilen değişiklikleri ve Ek II için önerilen 16 sayılı yeni kuralı AYRICA DİKKATE ALARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni, mevcut kararın ekinde verilen MARPOL 73/78 Ek I ve Ek II'de yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden az olmayan veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 2000'e kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2000'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2001 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraflarına iletmesini TALEP EDER ve
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ekinin suretlerini, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL 73/78 EK I ve II'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

I MARPOL 73/78 EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Kural 13G'de yapılan değişiklikler

1 Paragraf 1(a)'daki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(1) Bu kural:

(a) aşağıdakiler için geçerlidir:

- (i) yük olarak ham petrol, yakıt, ağır motorin veya yağlama yağı taşıyan 20.000 ton DWT ve üzeri petrol tankerleri ve
- (ii) (i) alt paragrafında belirtilenler dışında 30.000 ton DWT ve üzeri petrol tankerleri,

bu Ek'teki kural 13F(1)'de belirtilen tarihlerden önce sözleşmesi yapılmış, omurgası yerleştirilmiş veya teslim edilmiş olmaları kaydıyla ve"

2 Paragraf 2'deki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(2) Bu kuraldaki gereklilikler 6 Temmuz 1995'te yürürlüğe girecektir, ancak yük olarak yakıt, ağır dizel veya yağlama yağı taşıyan 20.000 ton DWT ve üzeri fakat 30.000 ton DWT altı petrol tankerleri için geçerli olan paragraf (1)(a)'daki gereklilikler, 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren yürürlüğe girecektir."

3 Mevcut paragraf (2)'den sonra aşağıdaki yeni paragraf (2bis) eklenmiştir:

"(2bis) Bu kuralın 1 ve 2. paragrafları kapsamında:

- (a) "Ağır motorin", Örgüt tarafından kabul edilen yöntemle test edildiğinde hacimce yüzde 50'den fazlası 340°C'yi aşmayan bir sıcaklıkta damıtılan distilatlar dışındaki deniz motorini anlamına gelir.*
- (b) "Akaryakıt" Örgüt tarafından kabul edilen özelliklere eşdeğer kalitede ısı veya güç üretimi için yakıt olarak kullanılması amaçlanan ham petrol ağır distilatları veya kalıntıları ya da bu tür malzemelerin karışımları anlamına gelir.**"

* Bkz. Amerikan Test ve Malzeme Derneğinin Standart Test Yöntemi (D86).

** Bkz. Amerikan Test ve Malzeme Derneğinin Dört Numaralı Yakıt (D396) veya daha ağır yakıtlara ilişkin Şartnamesi.

Kural 26'de yapılan değişiklikler

4 Mevcut paragraf (2)'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf (3) eklenmiştir:

"Sözleşme Ek II'deki 16. kuralın da geçerli olduğu gemilerde, bu plan, Sözleşme Ek II'deki 16. kural kapsamında öngörülen zararlı sıvı maddelere ilişkin gemide deniz kirliliğini önleme acil planı ile birleştirilebilir. Bu durumda bu planın adı 'Geminin deniz kirliliğini önleme acil planı' olacaktır."

II MARPOL 73/78 EK I KAPSAMINDAKİ IOPP SERTİFİKASINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 IOPP Sertifikasının Ek'inde (Form A) yapılan değişiklikler

2.4 ila 3.2 arasındaki mevcut paragraflar aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"2.4 Onay Standartları*:

2.4.1 Ayırma/filtreleme ekipmanları:

- .1 A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır
- .2 MEPC.60(33) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır
- .3 A.233(VII) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır
- .4 A.393(X) veya A.233(VII) sayılı karara dayanmayan ulusal standartlara göre onaylanmıştır
- .5 onaylanmamıştır.

2.4.2 İşlem birimi, A.444(XI) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır

2.4.3 Petrol içeriği ölçme aleti:

* Bkz. A.233(VII) sayılı kararın yerini alan A.393(X) sayılı kararla Örgüt tarafından 14 Kasım 1977 tarihinde kabul edilen sintine seperatörü ekipmanları ve petrol içeriği ölçme aletinin uluslararası performans ve test şartlarına ilişkin Tavsiye (IMO satış yayını IMO-608E). 6 Temmuz 1993'te yürürlüğe girerek A.393(X) ve A.444(XI) sayılı kararların yerini alan MEPC.60(33) sayılı kararla Örgütün Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından kabul edilen makine alanı sintineleri için kirlilik önleme ekipmanlarına ilişkin Rehber ve şartnamelere atıfta bulunmaktadır (bkz. IMO satış yayını IMO-646E).

1. A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır
2. MEPC.60(33) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır

2.5 Sistemin maksimum iş hacmi m³/s

2.6 Kural 16'dan feragat:

2.6.1 Kural 16(3)(a) uyarınca gemi ile ilgili olarak kural 16(1) ve 16(2)'nin gerekliliklerinden feragat edilmiştir. Gemi yalnızca özel alanlarda sefer yapmaktadır:

2.6.2 Gemi, tüm yağlı sintine suyunun gemide tutulması için aşağıdaki bekletme tankına/tanklarına sahiptir:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar (aralık)	Yanal pozisyon	
			Toplam hacim (m ³)

3 Yağ kalıntılarının (slaş) tutulması ve imhası için kullanılan araçlar (kural 17) ve sintine suyu bekletme tank(lar)ı*

3.1 Gemide aşağıdaki yağ kalıntısı (slaş) tankları bulunur:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar (aralık)	Yanal pozisyon	
			Toplam hacim (m ³)

3.2 Slaş tanklarına ek olarak kalıntıların bertarafı için kullanılan araçlar:

* Sintine suyu bekletme tank(lar)ı Sözleşme kapsamında gerekli değildir, paragraf 3.3 kapsamında tabloya girilecek kayıtlar isteğe bağlıdır.

3.2.1 Yağ kalıntıları için yakıcı, kapasite l/saat

3.2.2 Yağ kalıntılarını (slaç) yakmak için uygun yardımcı kazan

3.2.3 Yağ kalıntılarını yakıt ile karıştırmak için kullanılan tank, kapasite m³

3.2.4 Diğer kabul edilebilir araçlar:

3.3 Gemi, yağlı sintine suyunun gemide tutulması için aşağıdaki bekletme tankına/tanklarına sahiptir:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar (aralık)	Yanal pozisyon	
			Toplam hacim (m ³)

2 IOPP Belgesinin Ekinde (Form B) yapılan değişiklikler

2.1 Mevcut paragraf 1.11.2'den sonra, aşağıdaki paragraf eklenmiştir:

"1.11.2bis Kural 13G(2bis)'te belirtildiği gibi yakıt veya ağır motorin veya yağlama yağı taşımayan ürün tankeri"

2.2 2.4 ile 3.2 arasındaki mevcut paragraflar aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"2.4 Onay Standartları*:

2.4.1 Ayırma/filtreleme ekipmanları:

.1 A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır

.2 MEPC.60(33) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır

.3 A.233(VII) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır

* Bkz. A.233(VII) sayılı kararın yerini alan A.393(X) sayılı kararla Örgüt tarafından 14 Kasım 1977 tarihinde kabul edilen sintine seperatörü ekipmanları ve petrol içeriği ölçme aletinin uluslararası performans ve test şartlarına ilişkin Tavsiye (IMO satış yayımı IMO-608E), 6 Temmuz 1993'te yürürlüğe girerek A.393(X) ve A.444(XI) sayılı kararların yerini alan MEPC.60(33) sayılı kararla Örgütün Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından kabul edilen makine alanı sintineleri için kirlilik önleme ekipmanlarına ilişkin Rehber ve şartnamelere atıfta bulunmaktadır (bkz. IMO satış yayımı IMO-646E).

3 Yağ kalıntılarının (slaç) tutulması ve imhası için kullanılan araçlar (kural 17) ve sintine suyu bekletme tank(lar)ı*

3.1 Gemide aşağıdaki yağ kalıntısı (slaç) tankları bulunur:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar (aralık)	Yanal pozisyon	
			Toplam hacim (m ³)

3.2 Slaç tanklarına ek olarak kalıntıların bertarafı için kullanılan araçlar:

3.2.1 Yağ kalıntıları için yakıcı, kapasite l/saat

3.2.2 Yağ kalıntılarını (slaç) yakmak için uygun yardımcı kazan

3.2.3 Yağ kalıntılarını yakıt ile karıştırmak için kullanılan tank, kapasitem³

3.2.4 Diğer kabul edilebilir araçlar:

3.3 Gemi, yağlı sintine suyunun gemide tutulması için aşağıdaki bekletme tankına/tanklarına sahiptir:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar (aralık)	Yanal pozisyon	
			Toplam hacim (m ³)

2.3 Mevcut paragraf 5.7.2'den sonra, aşağıdaki paragraf eklenmiştir:

"5.7.3 Gemi, kural 25A'nın gerekliliklerine göre inşa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur.

5.7.4 Kombine taşıyıcılar için Kural 25A kapsamında gerekli olan bilgi ve veriler, İdare tarafından onaylanan yazılı bir prosedürle gemiye sağlanmıştır.

* Sintine suyu bekletme tank(lar)ı Sözleşme kapsamında gerekli değildir, paragraf 3.3 kapsamında tabloya girilecek kayıtlar isteğe bağlıdır.

2.4 Mevcut paragraf 5.8.4, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"5.8.4 Gemi kural 13G'ye tabidir ve:

- .1 şu tarihten önce kural 13F'ye uygunluğu sağlamalıdır:
- .2 şu tanklar veya mahallerin petrolün taşınması için kullanılmayacağı şekilde düzenlenmiştir:
- .3 kural 13G(7) ve MEPC.64(36) sayılı karar uyarınca kabul edilmiştir
- .4 MEPC.64(36) sayılı karara uygun olarak
tarihinde onaylanan işletim kılavuzuna sahiptir.

III MARPOL 73/78 EK II'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Mevcut kural 15'ten sonra aşağıdaki yeni kural 16 eklenmiştir:

"Kural 16

Zararlı sıvı maddelere ilişkin gemide deniz kirliliğini önleme acil planı

- (1) Zararlı sıvı maddeleri dökme olarak taşımak üzere belgelendirilmiş 150 groston ve üzeri her gemi, İdare tarafından onaylanmış zararlı sıvı maddelere ilişkin gemide deniz kirliliğini önleme acil planı bulunduracaktır. Bu gereklilik, 1 Ocak 2003 tarihinden geç olmamak üzere tüm bu gemiler için geçerli olacaktır.
- (2) Bu plan, Örgüt tarafından hazırlanan ve kaptan ve zabıtların çalışma dilinde veya dillerinde yazılan Rehberlere* uygun olacaktır. Plan asgari olarak aşağıdakileri içerecektir:
 - (a) Örgüt tarafından hazırlanan Rehberlere dayalı olarak, bu Sözleşmenin 8. maddesi ve I. Protokolünde öngörüldüğü şekilde, Zararlı Sıvı Maddelerden kaynaklanan bir kirlilik olayını bildirmek için kaptan veya gemiden sorumlu diğer kişiler tarafından izlenecek prosedür**;
 - (b) Zararlı sıvı maddelerden kaynaklanan bir kirlilik olayı olması durumunda irtibata geçilecek makamların veya kişilerin listesi;
 - (c) Olay sonrasında, zararlı sıvı maddelerin boşaltımını azaltmak veya kontrol etmek için gemideki kişiler tarafından derhal alınması gereken önlemin ayrıntılı bir açıklaması ve
 - (d) Kirlilik ile mücadelede ulusal ve yerel makamlarla gemideki eylemleri koordine etmeye yönelik prosedürler ve gemideki irtibat görevlisi.

* Bkz. "Petrol ve/veya zehirli sıvı maddelere ilişkin gemide deniz kirliliğini önleme acil planlarının hazırlanmasına ilişkin Rehber".

** Bkz. Örgüt tarafından A.851(20) sayılı kararla kabul edilen Tehlikeli malları, zararlı maddeleri ve/veya deniz kirliletilerini içeren olayların bildirilmesine ilişkin Rehber de dahil olmak üzere, Gemi raporlama sistemleri ve gemi raporlama gerekliliklerine ilişkin genel ilkeler.

- (3) Sözleşme Ek I'deki 26. kuralın da geçerli olduğu gemilerde, bu plan, Sözleşme Ek I'deki 26. kural kapsamında öngörülen gemide deniz kirliliğini önleme acil planı ile birleştirilebilir. Bu durumda bu planın adı 'Geminin deniz kirliliğini önleme acil planı' olacaktır."

RESOLUTION MEPC.78(43)

adopted on 1 July 1999

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

**(Amendments to regulations 13G and 26 and IOPP Certificate of Annex I and
addition of new regulation 16 to Annex II of MARPOL 73/78)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to make existing oil tankers between 20,000 and 30,000 tons deadweight carrying persistent product oil subject to the same construction requirements for crude oil tankers and the proposed amendments to the Supplement of the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate),

HAVING ALSO CONSIDERED the proposed amendments to regulation 26 of Annex I and the proposed new regulation 16 of Annex II of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annexes I and II of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2000, unless prior to the date, not less than one-third of the Parties or the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2001 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEXES I AND II OF MARPOL 73/78

I AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

Amendments to regulation 13G

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

"(1) This regulation shall:

(a) apply to

- (i) oil tankers of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo; and
- (ii) oil tankers of 30,000 tons deadweight and above other than those referred to in subparagraph (i),

which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and"

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

"(2) The requirements of this regulation shall take effect as from 6 July 1995, except that the requirements of paragraph (1) (a) applicable to oil tankers of 20,000 tons deadweight and above but less than 30,000 tons deadweight carrying fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo shall take effect as from 1 January 2003."

3 The following new paragraph (2*bis*) is inserted after paragraph (2):

"(2*bis*) For the purpose of paragraphs (1) and (2) of this regulation:

- (a) "Heavy diesel oil" means marine diesel oil, other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340°C when tested by the method acceptable to the Organization.*
- (b) "Fuel oil" means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization.**"

* Refer to the American Society for Testing and Materials' Standard Test Method (Designation D86).

** Refer to the American Society for Testing and Materials' Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) or heavier.

Amendments to regulation 26

4 The following new paragraph (3) is added after the existing paragraph (2):

"In the case of ships to which regulation 16 of Annex II of the Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances required under regulation 16 of Annex II of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan"."

II AMENDMENTS TO THE IOPP CERTIFICATE UNDER ANNEX I OF MARPOL 73/78

1 Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form A)

The existing paragraphs 2.4 to 3.2 is replaced by the following:

"2.4 Approval Standards* :

2.4.1 The separating/filtering equipment:

- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)
- .2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)
- .3 has been approved in accordance with resolution A.233(VII)
- .4 has been approved in accordance with national standards
not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII)
- .5 has not been approved.

2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.4.3 The oil content meter:

*Refer to Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII); see IMO sales publication IMO-608E. Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI); see IMO sales publication IMO-646E.

- 1. has been approved in accordance with resolution A.393(X)
- 2. has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)
- 2.5 Maximum throughput of the system is m³/h
- 2.6 Waiver of regulation 16:

 - 2.6.1 The requirements of regulation 16(1) and 16(2) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 16(3)(a). The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):
 - 2.6.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
Total volume		(m ³)

3 Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 17) and bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
Total volume		(m ³)

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

*Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

- 3.2.1 Incinerator for oil residues, capacityl/h
- 3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues
- 3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity m³
- 3.2.4 Other acceptable means:
- 3.3 The ship is fitted with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
Total volume(m ³)			

2 Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form B)

2.1 The following is added after the existing paragraph 1.11.2:

"1.11.2bis Product carrier not carrying fuel oil or heavy diesel oil as referred to in regulation 13G(2bis), or lubricating oil

2.2 The existing paragraphs 2.4 to 3.2 is replaced by the following:

"2.4 Approval Standards*:

2.4.1 The separating/filtering equipment:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

.3 has been approved in accordance with resolution A.233(VII)

*Refer to Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII); see IMO sales publication IMO-608E. Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI); see IMO sales publication IMO-646E.

.4 has been approved in accordance with national standards
not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII)

.5 has not been approved

2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.4.3 The oil content meter:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33)

2.5 Maximum throughput of the system is m³/h

2.6 Waiver of regulation 16:

2.6.1 The requirements of regulation 16(1) and 16(2) are waived in respect of the ship
in accordance with regulation 16(3)(a). The ship is engaged exclusively on
voyages within special area(s):.....

2.6.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily
bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
Total volume(m ³)			

2.6.3 In lieu of the holding tank(s) the ship is provided with arrangements
to transfer bilge water to the slop tank

3 Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 17) and bilge water holding tank(s)

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
			Total volume(m ³)

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacityl/h

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity m³

3.2.4 Other acceptable means:

3.3 The ship is fitted with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
			Total volume(m ³) "

2.3 The following is added after existing paragraph 5.7.2:

"5.7.3 The ship is required to be constructed according to, and complies with the requirements of regulation 25A.

5.7.4 Information and data required under regulation 25A for combination carriers have been supplied to the ship in a written procedure approved by the Administration.

*Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

2.4 The existing paragraph 5.8.4 is replaced by the following:

"5.8.4 The ship is subject to regulation 13G and:

- | | | |
|----|--|--------------------------|
| .1 | is required to comply with regulation 13F not later than | <input type="checkbox"/> |
| .2 | is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil | <input type="checkbox"/> |
| .3 | has been accepted in accordance with regulation 13G(7) and resolution MEPC.64(36) | <input type="checkbox"/> |
| .4 | is provided with the operational manual approved on in accordance with resolution MEPC.64(36). | <input type="checkbox"/> |

III AMENDMENTS TO ANNEX II OF MARPOL 73/78

The following new regulation 16 is added after the existing regulation 15:

"Regulation 16

Shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances

- (1) Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry noxious liquid substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances approved by the Administration. This requirement shall apply to all such ships not later than 1 January 2003.
- (2) Such a plan shall be in accordance with Guidelines* developed by the Organization and written in a working language or languages understood by the master and officers. The plan shall consist at least of:
 - (a) the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report a noxious liquid substances pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the Guidelines developed by the Organization**;
 - (b) the list of authorities or persons to be contacted in the event of a noxious liquid substance pollution incident;
 - (c) a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of noxious liquid substances following the incident; and
 - (d) the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

*Refer to "Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances".

** Refer to General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20).

- (3) In the case of ships to which regulation 26 of Annex I of the Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard oil pollution emergency plan required under regulation 26 of Annex I of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

MEPC.84(44) SAYILI KARAR
13 Mart 2000 tarihinde kabul edilmiştir

**1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

(MARPOL 73/78 Ek III'ün Lahikasında yapılan değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek III'ün Zeyli için önerilen değişiklikleri DİKKATE ALARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL 73/78'in Ek III'ünün Zeylinde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 2001'e kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2001'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2002 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER ve
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MEPC.84(44) SAYILI KARAR
13 Mart 2000 tarihinde kabul edilmiştir
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 2 -

EK

MARPOL 73/78 EK III'ÜN LAHİKASINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

"deniz ürünlerinde bozulmaya neden olabilen (A* sütununda Tehlike Derecesi "T") veya" ifadesi, MARPOL 73/78 Ek III'ün Lahikasından silinmiştir.

RESOLUTION MEPC.84(44)

Adopted on 13 March 2000

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

(Amendments to the Appendix to Annex III of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to the Appendix to Annex III of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2) (d) of the 1973 Convention, the amendments to the Appendix to Annex III of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2001, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2002 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the resolution and its Annex.

RESOLUTION MEPC.84(44)

Adopted on 13 March 2000

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

ANNEX

AMENDMENTS TO THE APPENDIX TO ANNEX III OF MARPOL 73/78

The clause “-liable to produce tainting of seafood (Hazard Rating “T” in column A*); or”
is deleted from the Appendix to Annex III of MARPOL 73/78.

EK 11

**MEPC.88(44) SAYILI KARAR
13 Mart 2000 tarihinde kabul edilmiştir**

MARPOL 73/78 EK IV'ÜN UYGULANMASI

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

MARPOL 73/78 Ek IV'ün kabul edilmesinden bu yana yaklaşık yirmi yedi yıl geçtiğini GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

Birleşik ticaret filoları dünya ticaret gemilerinin brüt tonilatolarının yaklaşık yüzde kırk üçünü oluşturan yetmiş yedi Devletin 13 Mart 2000 tarihinde MARPOL 73/78 Ek IV'ü kabul ettiğini de GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

AYRICA, MARPOL 73/78 Ek IV, birlikte ticaret filoları dünya gros tonilatusunun en az yüzde ellisini oluşturan en az on beş Devletin Sözleşmeye Taraf olduğu tarihten on iki ay sonra yürürlüğe gireceğinden, yürürlüğe koyulması için dünya gros tonilatusunun yaklaşık yüzde yedisini temsil eden Devletlerce kabul edilmesinin gerekli olduğunu da GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

MARPOL 73/78 Ek IV'ü henüz kabul etmeyen çok sayıda Üye Devletin, MARPOL 73/78 Ek IV'ü mevcut haliyle kabul etmeleri durumunda MARPOL 73/78 Ek IV'ün bazı hükümlerine uygun hareket etmekte sorunlar yaşayacaklarına dair görüşü bildirdiklerini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek IV'ün yürürlüğe girmesine yardımcı olmak için, deniz çevresinin aynı seviyede korunmasını sağlayarak bu hükümlerin değiştirilmesi gerektiğini AYRICA KAYDEDEREK,

MEPC 44/20 Ek 10'da verildiği şekilde MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek IV'ünün metninin Komite tarafından kırk dördüncü oturumunda onaylandığını AYRICA KAYDEDEREK,

1. MARPOL 73/78 madde 16 uyarınca MARPOL 73/78'in mevcut Ek IV'ünün yürürlüğe girmesi sonrasında kabulü için, Genel Sekreterden, MARPOL 73/78'in mevcut Ek IV'ünün yürürlüğe girmesine ilişkin koşulların karşılanması sonrasında MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek IV'ünün metnini Örgütün tüm Üyelerine ve Örgüt Üyesi olmayan MARPOL 73/78'in tüm Taraflarına iletmesini talep etmeyi KABUL EDER;
2. MARPOL 73/78'in mevcut ve revize edilmiş Ek IV'ü arasında ikili bir anlaşma rejiminin oluşturulmasını önlemek amacıyla MARPOL 73/78 Ek IV Taraflarının, MARPOL 73/78'in mevcut Ek IV'ünün yürürlüğe girmesinden hemen sonra MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek IV'ünü uygulamaya koymalarına KARAR VERİR;
3. MARPOL 73/78'in mevcut Ek IV'ünü henüz kabul etmemiş Devletleri, MARPOL 73/78'in mevcut Ek IV'ünün yürürlüğe girmesinden sonra yalnızca MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek IV'ünün hükümlerinin uygulanacağını anlayarak MARPOL 73/78'in mevcut Ek IV'ünü mümkün olan en kısa sürede kabul etmeye TEŞVİK EDER.

ANNEX 11

RESOLUTION MEPC.88(44)
adopted on 13 March 2000

IMPLEMENTATION OF ANNEX IV OF MARPOL 73/78

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

RECOGNIZING that approximately twenty-seven years have elapsed since the adoption of Annex IV of MARPOL 73/78,

RECOGNIZING ALSO that seventy-seven States, the combined merchants fleets of which constitute approximately forty-three per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, accepted Annex IV of MARPOL 73/78 as at 13 March 2000,

RECOGNIZING FURTHER that, since the Annex IV of MARPOL 73/78 will enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping have become Parties to it, acceptance by States which represent approximately seven per cent of the world's tonnage is still needed to bring it into force,

NOTING that a large number of Member Governments, who have not yet accepted Annex IV of MARPOL 73/78, have expressed the view that they will face problems in complying with several provisions in Annex IV of MARPOL 73/78 if they accept Annex IV of MARPOL 73/78 in its present form,

NOTING ALSO that these provisions need to be amended to assist the entry into force of Annex IV of MARPOL 73/78, while maintaining the same level of protection of the marine environment,

NOTING FURTHER that the text of the revised Annex IV of MARPOL 73/78, as set out in annex 10 to MEPC 44/20, was approved by the Committee at its forty-fourth session,

1. AGREES to request the Secretary-General to circulate the text of the revised Annex IV of MARPOL 73/78 to all Members of the Organization and to all Parties to MARPOL 73/78 which are not Members of the Organization after conditions for entry into force of the existing Annex IV of MARPOL 73/78 have been met with a view to future adoption upon the entry into force of the existing Annex IV in accordance with article 16 of MARPOL 73/78;
2. RESOLVES that the Parties to Annex IV of MARPOL 73/78 should implement the revised Annex IV of MARPOL 73/78 immediately after entry into force of the existing Annex IV of MARPOL 73/78, with a view to avoiding the creation of a dual treaty regime between the existing and the revised Annex IV of MARPOL 73/78;
3. URGES States, which have not yet accepted the existing Annex IV of MARPOL 73/78, to do so as soon as possible with the understanding that only the provisions of the revised Annex IV of MARPOL 73/78 will be implemented upon the entry into force of the existing Annex IV of MARPOL 73/78.

MEPC.89(45) SAYILI KARAR

5 Ekim 2000 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL 73/78 Ek V'te yapılan değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Komite işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

Komite nin kirliliğin önlenmesine ilişkin IMO sözleşmeleri kapsamında İspanyolca kullanılması konusunda mutabık kaldığı MEPC.87(44) sayılı kararı AYRICA KAYDEDEREK,

Komite nin kırkdördüncü oturumunda onaylanan ve 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(a) maddesi uyarınca bildirilen MARPOL 73/78 Ek V'te yapılması önerilen değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca, metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL 73/78'in Ek V'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, 1 Eylül 2001'den önce Taraf Devletlerinin üçte birinden az olmayan veya toplam ticaret filoları, dünyadaki ticaret filosunun gros tonlato sunun yüzde 50'sinden az olmayan Taraf Devletler tarafından bu değişikliklere herhangi bir itiraz bildirilmediği sürece bu değişikliklerin 1 Eylül 2001'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Mart 2002 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER ve

5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ekinin suretlerini, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL 73/78 EK V'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 Kural 1'de mevcut paragraf (2) aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“*En yakın kara parçası*”. “En yakın kara parçasından” ifadesi, uluslararası hukuka uygun olarak söz konusu ülkenin karasularından itibaren esas hattı ifade eder, ancak bu Sözleşme kapsamında Avustralya'nın kuzeydoğu kıyılarından açıkta "en yakın kara parçasından" ifadesi, aşağıdaki konumlarda Avustralya kıyılarındaki bir noktadan çizilen bir çizgiden anlamına gelir:

11°00' G enlemi, 142°08' D boylamı
10°35' G enlemi, 141°55' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 10°00' G enlemi, 142°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 9°10' G enlemi, 143°52' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 9°00' G enlemi, 144°30' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 10°41' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 13°00' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 15°00' G enlemi, 146°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 17°30' G enlem, 147°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 21°00' G enlemi, 152°55' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 24°30' G enlemi, 154°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 24°42' G enlemi,
153°15' D boylamında Avustralya kıyılarındaki bir noktaya.

2 Kural 3'te mevcut paragraf (1)(a) aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“zehirli kalıntılar veya ağır metal kalıntıları içerebilecek sentetik halatlar, sentetik balık ağları, plastik çöp torbaları ve plastik ürünlerden kaynaklanan çöp yakıcı külleri dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere tüm plastiklerin denize boşaltılması yasaktır.”

3 Kural 5'te mevcut paragraf (2)(a)(i) aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“zehirli kalıntılar veya ağır metal kalıntıları içerebilecek sentetik halatlar, sentetik balık ağları, plastik çöp torbaları ve plastik ürünlerden kaynaklanan çöp yakıcı külleri dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere tüm plastikler ve”

4 Kural 9'da mevcut paragraf (1)(b) aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Levhalar, gemi personelinin çalışma dilinde yazılı olmalıdır ve diğer Taraf Devletlerinin yetkisi altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine sefer yapan gemiler için ayrıca İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dillerinden de mevcut olmalıdır.”

5 Kural 9'da mevcut paragraf (3)(a) aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Her çöp boşaltma veya tamamlanan her bir çöp yakma işlemi, Çöp Kayıt Defterine kaydedilecek ve boşaltma veya yakma tarihinde sorumlu zabıt tarafından imzalanacaktır. Çöp Kayıt Defterinin doldurulan her sayfası gemi kaptanı tarafından imzalanacaktır. Çöp Kayıt Defterindeki kayıtlar asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Kayıtlar, geminin bayrağını taşıdığı Devletin resmi dilinde de girildiğinde, bir anlaşmazlık veya uyuşmazlık durumunda o dilde girilen kayıtlar geçerli olacaktır;”

6 Lahikada yer alan mevcut Çöp Boşaltma Kaydı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“ÇÖP BOŞALTIMA KAYDI

Geminin adı: _____ Ayırt edici rakam veya harfler: _____ IMO No.: _____

Çöp kategorileri:

1. Plastik
2. Yüzer destek, astar veya paketlenme malzemeleri
3. Öğütülmüş kağıt ürünleri, paçavralar, cam, metal, şişeler, tabaklar vb.
4. Kağıt ürünleri, paçavralar, cam, metal, şişeler, tabaklar vb.
5. Gıda atıkları
6. Zehirli kalıntılar veya ağır metal kalıntılarını içerebilen plastik ürünler hariç çöp yaktıcı küllü

NOT: ÖZEL ALANLARDA GIDA ATIKLARI DIŞINDA HERHANGİ BİR ÇÖP BOŞALTIMASI YASAKTIR. SADECE DENİZE BOŞALTILAN ÇÖPLER KATEGORİZE EDİLMELİDİR. KATEGORİ 1 DIŞINDAKİ ÇÖPLERİN KABUL TESİSLERİNE BOŞALTIMASI SADECE TOPLAM TAHMİNİ MİKTAR OLARAK BELİRLENMESİ GEREKMEKTEDİR.

Tarih/saat	Geminin konumu	Denize boşaltılan tahmini miktar (m ³)						Kabul tesislerine veya başka bir gemiye boşaltılan tahmini miktar (m ³)	Tahmini yakılan miktar (m ³)	Tasdik/İmza
		Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	D Diğer			

Kaptanın imzası: _____

Tarih: _____

"

RESOLUTION MEPC.89(45)

Adopted on 5 October 2000

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

(Amendments to Annex V of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING ALSO resolution MEPC.87(44) by which the Committee agreed on the use of Spanish under IMO conventions relating to pollution prevention,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to Annex V of MARPOL 73/78, which were approved by the forty-fourth session of the Committee and circulated in accordance with article 16 (2) (a) of the 1973 Convention,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2001, unless prior to the date, not less than one-third of the Parties or the Parties combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 1 March 2002 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX V OF MARPOL 73/78

- 1 The existing paragraph (2) of regulation 1 is replaced by the following:

“*Nearest land*”. The term “from the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention “from nearest land” off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E

- 2 The existing paragraph (1)(a) of regulation 3 is replaced by the following:

“the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues, is prohibited.”

- 3 The existing paragraph (2)(a)(i) of regulation 5 is replaced by the following:

“all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues; and”

- 4 The existing paragraph (1)(b) of regulation 9 is replaced by the following:

“The placards shall be written in the working language of the ship’s personnel and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, shall also be in English, French or Spanish.”

5 The existing paragraph (3)(a) of regulation 9 is replaced by the following:

“Each discharge operation, or completed incineration, shall be recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the incineration or discharge by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English, French or Spanish. Where the entries are also made in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, these entries shall prevail in case of a dispute or discrepancy;”

6 The existing Record of Garbage Discharges contained in the appendix is replaced by the following:

"RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

Ship's name : _____ Distinctive No, or letters : _____ IMO No : _____

Garbage categories :

1. Plastic
2. Floating dunnage, lining or packing materials
3. Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
4. Paper products, rages, glass, metal, bottles, crockery, etc.
5. Food waste
6. Incinerator ash except from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues

NOTE : THE DISCHARGE OF ANY GARBAGE OTHER THAN FOOD WASTE IS PROHIBITED IN SPECIAL AREAS. ONLY GARBAGE DISCHARGED INTO THE SEA MUST BE CATEGORIZED. GARBAGE OTHER THAN CATEGORY 1 DISCHARGED TO RECEPTION FACILITIES NEED ONLY BE LISTED AS A TOTAL ESTIMATED AMOUNT.

Date/time	Position of the ship	Estimated amount discharged into sea (m ³)						Estimated amount incinerated (m ³)	Certification/Signature
		Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4	Cat. 5	Cat. 6	Estimated amount discharged to reception facilities or to other ship (m ³) Cat. 1 Other		

Master's signature: _____ Date : _____ "

ANNEX 7

RESOLUTION MEPC.92(45)

adopted on 5 October 2000

**AMENDMENTS TO THE REVISED GUIDELINES FOR THE IMPLEMENTATION
OF ANNEX V OF MARPOL 73/78 (RESOLUTION MEPC.59(33))**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(c) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Marine Environment Protection Committee,

RECOGNIZING that Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78) provides regulations for the prevention of pollution by garbage from ships,

RECOGNIZING ALSO the necessity of providing Guidelines to assist Governments in developing and enacting domestic laws and regulations which give effect to and implement Annex V of MARPOL 73/78,

NOTING that the Committee, at its twenty-sixth session, approved the Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78,

NOTING ALSO that the Committee, at its thirty-third session, adopted the Revised Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78 by resolution MEPC.59(33),

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to the Revised Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS amendments to the Revised Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution; and
2. RECOMMENDS the Governments to implement the provisions of Annex V of MARPOL 73/78 taking into account of the amended Guidelines.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE GUIDELINES FOR THE IMPLEMENTATION
OF ANNEX V OF MARPOL 73/78**

- 1 The following sentence is added at the end of paragraph 1.7.10:

“Cargo material contained in the cargo hold bilge water is not treated as cargo residues provided that the cargo material is not classified as a marine pollutant in the IMDG Code and the bilge water is discharged from a loaded hold through the vessel’s fixed piping bilge drainage system.”

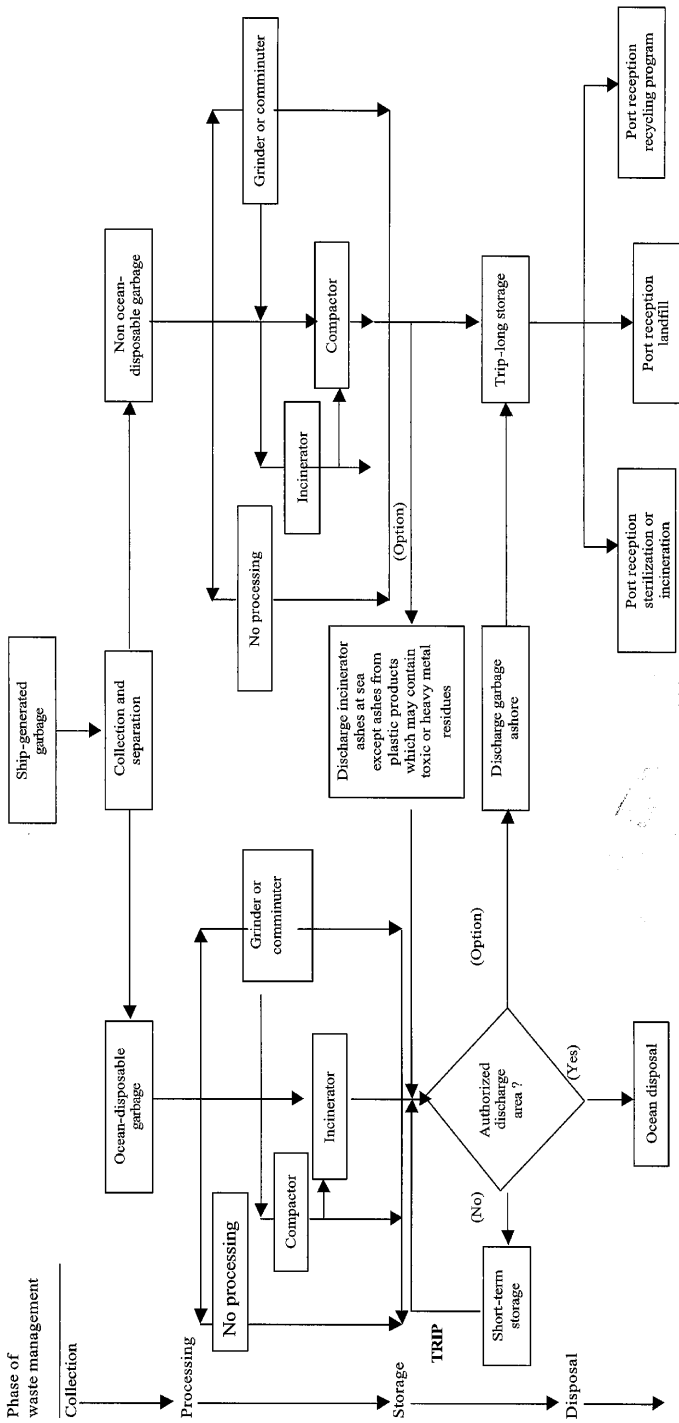
- 2 The existing paragraph 1.8.2 is replaced by the following:

“*Ash and clinkers* from shipboard incinerators and coal-burning boilers except ashes from plastic products which may contain toxic or heavy metal residues, disposal of which is prohibited by regulation 3(1)(a), are operational wastes in the meaning of Annex V, regulation 1(1), and therefore are included in the term *all other garbage*, in the meaning of Annex V, regulation 3(1)(b)(ii) and 5(2)(a)(ii), notwithstanding regulation 3(2) and paragraph 5.4.6.2 of these guidelines.”

- 3 The words "where possible" are deleted from existing paragraph 5.4.6.2.

- 4 The existing Table 2 is replaced by the following:

"Table 2 – Options for shipboard handling and disposal of garbage"



EK 7

MEPC.92(45) SAYILI KARAR

5 Ekim 2000 tarihinde kabul edilmiştir

**MARPOL 73/78 EK V'İN UYGULANMASINA İLİŞKİN REVİZE EDİLMİŞ
REHBERDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER (MEPC.59(33) SAYILI KARAR)**

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin Deniz Çevresini Koruma Komitesinin görevlerine ilişkin olarak yer alan 38(c) Maddesini HATIRLATARAK,

1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78) Ek V'te gemi çöpleriyle denizin kirlenmesinin önlenmesine ilişkin kurallar yer aldığını KABUL EDEREK,

MARPOL 73/78 Ek V'i yürürlüğe koyan ve uygulayan yerel kanun ve yönetmelikleri hazırlama ve yürürlüğe koyma konusunda Hükümetlere yardımcı olacak Rehberler sağlamanın gerekliliğini AYRICA KABUL EDEREK,

Komitenin yirmialtıncı oturumunda MARPOL 73/78 Ek V'in Uygulanmasına İlişkin Rehberi onayladığını KAYDEDEREK,

Komitenin otuzüçüncü oturumunda MEPC.59(33) sayılı karar ile MARPOL 73/78 Ek V'in Uygulanmasına İlişkin Revize Edilmiş Rehberi kabul ettiğini AYRICA KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek V'in Uygulanmasına İlişkin Revize Edilmiş Rehberle ilişkin önerilen değişiklikler DİKKATE ALINARAK

1. Metni, mevcut kararın ekinde iletilen MARPOL 73/78'in Ek V'inin Uygulanmasına İlişkin Revize Edilmiş Rehberde yapılan değişiklikleri KABUL EDER; ve
2. Devletlere, değiştirilen Rehberi dikkate alarak MARPOL 73/78 Ek V hükümlerini uygulamaya koymalarını TAVSİYE EDER.

MEPC 45/20
EK 7
Sayfa 2

EK

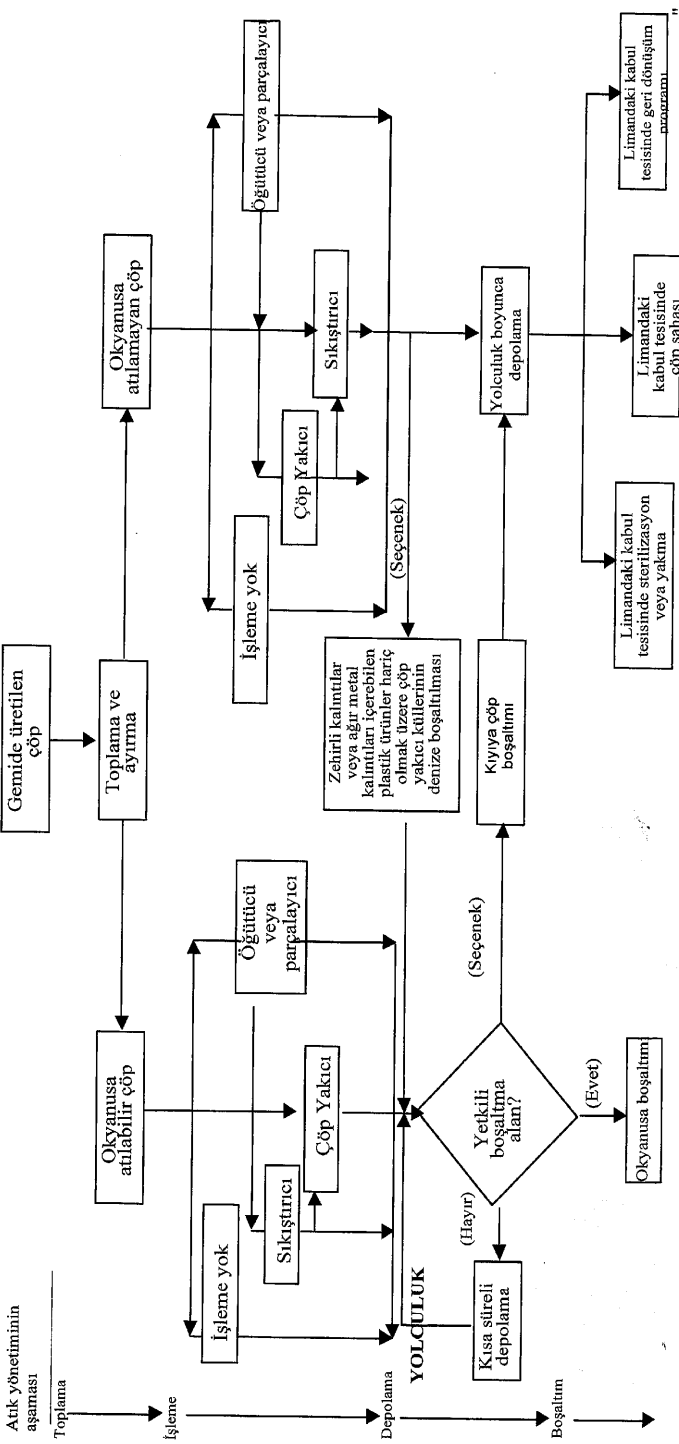
**MARPOL 73/78 EK V'İN UYGULANMASINA İLİŞKİN
REHBERDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

- 1 Mevcut paragraf 1.7.10'un sonuna aşağıdaki cümle eklenmiştir:

"Yük ambarı sintinesinde bulunan yük malzemesi, bu yük malzemesinin IMDG Kod'da deniz kirleticisi olarak sınıflandırılmaması ve sintinenin yüklü bir ambardan geminin sintine tahliye sisteminden boşaltılması şartıyla yük kalıntısı olarak kabul edilmez."
- 2 Mevcut paragraf 1.8.2, aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Zehirli kalıntılar veya ağır metal kalıntıları içerebilen ve bertarafı kural 3(1)(a)'da yasaklanan plastik ürünlerden çıkan küller hariç olmak üzere, gemi çöp yakıcılarından ve kömür yakan kazanlardan çıkan *kül ve klinkerler*, Ek V kural 1(1) kapsamında operasyonel atıklardır ve bu nedenle, kural 3(2) ve bu rehberdeki paragraf 5.4.6.2'ye bakılmaksızın, Ek V, kural 3(1)(b)(ii) ve 5(2)(a)(ii) kapsamında *tüm diğer çöpler* teriminin kapsamına girer."
- 3 "Mümkün olduğu yerlerde" ifadesi mevcut paragraf 5.4.6.2'den silinmiştir.
- 4 Mevcut Tablo 2 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Tablo 2 – Çöplerin gemide taşınması ve bertarafı için seçenekler



EK 10

MEPC.93(45) SAYILI KARAR

5 Ekim 2000 tarihinde kabul edilmiştir

GEMİLERDEKİ İNSİNERATÖRLERİN STANDART TEKNİK
ÖZELLİKLERİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ:

Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinde Komitenin görevlerine ilişkin olarak yer alan Madde 38(a)'yı HATIRLATARAK,

1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78) Ek V'te gemi kaynaklı çöplerle denizin kirlenmesinin önlenmesine ilişkin kurallar yer aldığını AYRICA HATIRLATARAK,

Eylül 1997'de düzenlenen MARPOL 73/78 Taraflar Konferansında, Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine ilişkin yeni-Ek VI'nın eklenmesiyle MARPOL 73/78'de değişiklik yapan 1997 tarihli Protokolü kabul ettiğini KAYDEDEREK,

Komitenin kırkuncu oturumunda MEPC.76(40) sayılı kararını - Gemilerdeki İnsineratörlerin Standart Teknik Özelliklerini kabul ettiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Gemilerdeki İnsineratörlere İlişkin Standart Teknik Özelliklerine dair MEPC.76(40) sayılı kararda yer alan şartlara göre İdare tarafından onaylanmasını ve 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında gemilere kurulan tüm insineratörlerin MARPOL 73/78 Ek VI'nın VI. Lahikasında belirtilen ilgili işletim limitlerine uygun olmasını gerektiren MARPOL 73/78'in VI. Ekinde yer alan gemilerdeki insineratörlere ilişkin kural 16(2)(a)'nın FARKINDA OLARAK,

1997 tarihli Protokolün yürürlüğe girmesinden önce bu gereklilik uygulanamazken, 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında gemilere kurulan insineratörlerinin 1997 tarihli Protokol yürürlüğe girdikten sonra bu gereklilikleri karşılaması gerektiğinin açıkça anlaşıldığının da FARKINDA OLARAK,

1997 tarihli Protokol yürürlüğe girdikten sonra, Ek VI'nın 16(2) sayılı kuralına uygunluğunun doğrulanmasının basitleştirilmesi ihtiyacı GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULARAK,

1 Bu kararın ekinde belirtilen, 1.500 kW'ye kadar Kapasiteli Gemi İnsineratörleri için IMO Tip Onay Belgesi Formunda yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 Tip onay belgesinin kendi İdareleri veya kendi adlarına hareket eden kuruluşlar veya diğer İdareler tarafından verilmiş olup olmadığına bakılmaksızın, İdarelerin MARPOL 63/78 Ek VI uyarınca belgeler düzenlenirken giriş açıklamasını dikkate almalarını ŞİDDETLE TAVSİYE EDER ve

3 İdareleri, MEPC.76(40) sayılı karara göre tip onayı almış insineratörleri ve onay tarihlerini Örgüte bildirmeye DAVET EDER.

MEPC 45/20

EK 10

Sayfa 2

EK

**GEMİLERDE 1.500 KW'YE KADAR KAPASİTESİ OLAN İNSİNERATÖRLER İÇİN IMO TİP
ONAY BELGESİNİN FORMUNDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

MEPC.76(40) sayılı kararın ekinde yer alan, 1.500 kW'ye kadar Kapasiteli Gemi İnsineratörleri için IMO Tip Onay Belgesi örnek formunun giriş paragrafı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Belirtilen gemi insineratörünün, MEPC.76(40) sayılı kararla tadil edilen ve MARPOL 73/78 Ek VI kural 16'da atıfta bulunulan MARPOL 73/78 Ek V'in Uygulanmasına İlişkin Rehber ekli gemi kaynaklı atıkların bertarafına yönelik gemi insineratörleri standardı gerekliliklerine uygun olarak incelendiği ve test edildiği tasdik edilmektedir."

ANNEX 10

RESOLUTION MEPC.93(45)

Adopted on 5 October 2000

**AMENDMENTS TO THE STANDARD SPECIFICATION
FOR SHIPBOARD INCINERATORS**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE:

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee,

RECALLING ALSO that Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), provides regulations for the prevention of pollution by garbage from ships,

RECOGNIZING that the Conference of Parties to MARPOL 73/78, held in September 1997, adopted the Protocol of 1997 to amend MARPOL 73/78 with the addition of a new Annex VI on the Prevention of Air Pollution from Ships,

RECOGNIZING ALSO that the Committee, at its fortieth session, adopted resolution MEPC.76(40) - Standard Specification for Shipboard Incinerators,

BEING AWARE that the regulation 16(2)(a) on shipboard incinerators within Annex VI to MARPOL 73/78 requires that all shipboard incinerators installed on board ships on or after 1 January 2000 comply with the relevant operating limits as specified in Appendix VI of Annex VI to MARPOL 73/78 and are approved by the Administration based on the requirements contained in resolution MEPC.76(40) on Standard Specification for Shipboard Incinerators,

ALSO BEING AWARE that while this requirement cannot be enforced before the entry into force of the Protocol of 1997, it is clearly understood that incinerators installed on ships on or after 1 January 2000 will have to meet these requirements once the Protocol of 1997 enters into force,

HAVING CONSIDERED the need to simplify the verification of compliance with regulation 16(2) of Annex VI, once the Protocol of 1997 enters into force,

1 ADOPTS the amendments to the Form of IMO Type Approval Certificate for Shipboard Incinerators with Capacities of up to 1,500 kW, as set out in annex to this resolution;

2 URGES Administrations to take into consideration the introductory statement when issuing certificates in accordance with Annex VI of MARPOL 63/78, whether or not the type approval certificate was issued by their Administration or organization acting on their behalf, or by other Governments; and

3 INVITES Administrations to inform the Organization of those incinerators that have been type approved in accordance with resolution MEPC.76(40), and their dates of approval.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE FORM OF IMO TYPE APPROVAL
CERTIFICATE FOR SHIPBOARD INCINERATORS
WITH CAPACITIES OF UP TO 1,500 kW**

The introductory paragraph of the model Form of IMO Type Approval Certificate for Shipboard Incinerators with Capacity of up to 1,500 kW, as contained in the annex to resolution MEPC.76(40), is amended to read:

“This is to certify that the shipboard incinerator listed has been examined and tested in accordance with the requirements of the Standard for Shipboard Incinerators for disposing of ship-generated waste appended to the Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78 as amended by resolution MEPC.76(40) and referenced by regulation 16 of Annex VI to MARPOL 73/78.”

MEPC.95(46) SAYILI KARAR

27 Nisan 2001 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL 73/78 Ek I kural 13G'de ve IOPP Sertifikası Ekinde yapılan
değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

Komitenin kırk beşinci oturumunda onaylanan ve 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(a) maddesi uyarınca iletilen MARPOL 73/38 Ek I kural 13G'de yapılması önerilen değişiklikleri DİKKATE ALARAK,

MARPOL 73/78 Ek I kural 13G'de önerilen değişikliklerin sebep olduğu değişiklikler olarak IOPP Sertifikasının Ekinde yapılması önerilen değişiklikleri de DİKKATE ALARAK,

1. Metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL 73/78 Ek I kural 13G'de ve IOPP Sertifikasının Ekinde yapılan değişiklikleri 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonilatusunun en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Mart 2002'ye kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Mart 2002 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) Maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Eylül 2002 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER; ve
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL 73/78 EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 Kural 13G'nin mevcut metni aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Kural 13G

Çarpışma veya karaya oturma durumunda petrol kirliliğinin önlenmesi - Mevcut tankerler için önlemler

(1) Bu kural:

- (a) bu Ekteki kural 13F(1)'de belirtilen tarihlerden önce sözleşmesi yapılmış, omurgası yerleştirilmiş veya teslim edilmiş 5.000 DWT ve üstü petrol tankerleri için geçerlidir ve
- (b) bu Ekteki kural 13F(1)'de belirtilen tarihlerden önce sözleşmesi yapılmış, omurgası yerleştirilmiş veya teslim edilmiş olan ve bu Ekteki kural 13F'ye uygun olan petrol tankerleri için geçerli değildir ve
- (c) yük tank sınırları ile gemi bordası ve karina kaplaması arasındaki asgari mesafelere ilişkin şartın her bakımdan karşılanmasının gerekmemesi haricinde, bu Ekteki kural 13F(3)(a) ve (b) veya 13F(4) veya 13F(5)'e uygun olan, yukarıdaki alt paragraf (a) kapsamındaki petrol tankerleri için geçerli değildir. Bu durumda, yan koruma mesafeleri, tip 2 yük tanklarının konumu için Uluslararası Dökme Kimyasallar Kodunda belirtilenlerden daha az tutulmaz ve merkez hattındaki dip koruma mesafelerinin bu Ekteki kural 13E(4)(b)'e uygunluğu sağlanır.

(2) Bu kural kapsamında:

- (a) "Ağır motorin", Örgüt tarafından kabul edilen yöntemle test edildiğinde hacimce yüzde 50'den fazlası 340°C'yi aşmayan bir sıcaklıkta damıtılan distilatlar dışındaki motorin anlamına gelir.
- (b) "Yakıt" Örgüt tarafından kabul edilen özelliklere eşdeğer kalitede ısı veya güç üretimi için yakıt olarak kullanılması amaçlanan ham petrol ağır distilatları veya kalıntıları ya da bu tür malzemelerin karışımları anlamına gelir.

(3) Bu kural kapsamında petrol tankerleri aşağıdaki kategorilere ayrılmaktadır:

- (a) “1. kategori petrol tankeri”, bu Ekin 1(26) kuralında tanımlandığı şekilde yeni petrol tankerlerine ilişkin gerekliliklere uymayan ve yük olarak ham petrol, akaryakıt, ağır motorin veya yağlama yağı taşıyan 20.000 ton DWT ve üstü ve yukarıdakilerden farklı olarak petrol taşıyan 30.000 ton DWT ve üstü bir petrol tankeri anlamına gelir;

- (b) “2. kategori petrol tankeri”, bu Ekin 1(26) kuralında tanımlandığı şekilde yeni petrol tankerlerine ilişkin gerekliliklere uygun olan ve yük olarak ham petrol, akaryakıt, ağır motorin veya yağlama yağı taşıyan 20.000 ton DWT ve üstü ve yukarıdakilerden farklı olarak petrol taşıyan 30.000 ton DWT ve üstü bir petrol tankeri anlamına gelir;
- (c) “3. kategori petrol tankeri”, 5.000 ton DWT veya üstü olan, ancak bu paragrafın (a) ve (b) alt paragraflarında belirtilenlerden az olan bir petrol tankeri anlamına gelir.

(4) Bu kuralın geçerli olduğu bir petrol tankerinin, en geç geminin teslimat tarihinin aşağıdaki tabloda belirtilen yıldaki yıl dönümüne kadar, bu Ekteki kural 13F'nin gerekliliklerine uygunluğu sağlanır:

Petrol tankeri kategorisi	Yıl
1. kategori	1973 ve öncesinde teslim edilen gemiler için 2003 1974 ve 1975'te teslim edilen gemiler için 2004 1976 ve 1977'de teslim edilen gemiler için 2005* 1978, 1979 ve 1980'de teslim edilen gemiler için 2006* 1981 ve sonrasında teslim edilen gemiler için 2007*
2. kategori	1973 ve öncesinde teslim edilen gemiler için 2003 1974 ve 1975'te teslim edilen gemiler için 2004 1976 ve 1977'de teslim edilen gemiler için 2005 1978 ve 1979'da teslim edilen gemiler için 2006 1980 ve 1981'de teslim edilen gemiler için 2007 1982'te teslim edilen gemiler için 2008 1983'te teslim edilen gemiler için 2009 1984'te teslim edilen gemiler için 2010* 1985'te teslim edilen gemiler için 2011* 1986'da teslim edilen gemiler için 2012* 1987'de teslim edilen gemiler için 2013* 1988'de teslim edilen gemiler için 2014* 1989 ve sonrasında teslim edilen gemiler için 2015*
3. kategori	1973 ve öncesinde teslim edilen gemiler için 2003 1974 ve 1975'te teslim edilen gemiler için 2004 1976 ve 1977'de teslim edilen gemiler için 2005 1978 ve 1979'da teslim edilen gemiler için 2006 1980 ve 1981'de teslim edilen gemiler için 2007 1982'te teslim edilen gemiler için 2008 1983'te teslim edilen gemiler için 2009 1984'te teslim edilen gemiler için 2010 1985'te teslim edilen gemiler için 2011 1986'da teslim edilen gemiler için 2012 1987'de teslim edilen gemiler için 2013 1988'de teslim edilen gemiler için 2014 1989 ve sonrasında teslim edilen gemiler için 2015

* Paragraf (7) hükümlerine uygun olmak kaydıyla.

(5) Bu kuralın 4. paragrafının hükümlerine bakılmaksızın:

- (a) idare, 2. veya 3. kategoriye ait bir petrol tankerinin yalnızca petrol taşıma için kullanılmayan ve yük tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan çift dipli veya çift duvarlı tanklara veya petrol taşıma için kullanılmayan ve yük tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan ancak bu kuralın (1)(c) paragrafı hükümlerinden muaf olma koşullarını karşılamayan çift cidarlı mahallere sahip bir geminin, aşağıdakilerin sağlanması koşuluyla, bu kuralın (4.) paragrafta belirtilen tarihten sonra da faaliyetlerine devam etmesine izin verebilir:
- (i) geminin 1 Temmuz 2001'de hizmette olması;
- (ii) geminin yukarıdaki koşullara uyduğunu gösteren resmi kayıtların doğrulanması sonucunda İdarenin ikna olması;
- (iii) yukarıda belirtilen gemi koşullarının değişmemesi ve
- (iv) ilgili faaliyetlerin geminin teslim tarihinden itibaren 25. yılını doldurduğu tarihten sonra devam etmemesi.
- (b) idare, Durum Değerlendirme Planının tatmin edici sonuçları nedeniyle geminin aynı şekilde faaliyetlerine devam etmeye uygun olduğuna karar verilmesi gerektiğini düşünürse, bu faaliyetlerin geminin 2017 yılında teslim edilme tarihinin yıl dönümünü veya teslim tarihinden itibaren 25. yılını (hangi tarih daha erken ise) geçmemesi koşuluyla, bu paragraftaki alt paragraf (a)'da belirtilenler dışında bu kuraldaki paragraf (6)(a) veya (b) hükümlerine uygun olan 2. veya 3. Kategoriden bir petrol tankerinin bu kuraldaki 4. paragrafta belirtilen tarihten sonra çalışmasına izin verebilir.

(6) Teslim tarihinden sonra en az 25 yıl geçmiş 1. Kategori bir petrol tankeri, aşağıdaki hükümlerden herhangi birine uygun olacaktır:

- (a) petrol taşımak için kullanılmayan ve kural 13E(4)'ün genişlik ve yükseklik gerekliliklerini karşılayan kanat tankları veya çift dipli mahaller, geminin her iki tarafındaki tam derinliği için, kural 13E(2)'de tanımlandığı gibi L_t değerinin en az %30'unu veya L_t uzunluğu içindeki tahmin edilen karina kaplaması alanının en az %30'unu kaplar veya
- (b) tanker, Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak hidrostatik olarak dengelenen yükleme ile çalışır.

(7) İdare, değişikliklerin bu Ekin bir lahikası için geçerli olan değişiklik prosedürleri ile ilgili Sözleşmenin 16. maddesinin hükümleri uyarınca kabul edilmesi, yürürlüğe koyulması ve uygulanması koşuluyla, değiştirildiği haliyle MEPC.94(46) sayılı kararla Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından kabul edilen Durum Değerlendirme Planına uygunluğa tabi olarak, 1. Kategori bir petrol tankerinin 2005'teki teslim yıl dönümü tarihinden sonra ve 2. Kategori bir petrol tankerinin 2010'daki teslim yıl dönümü tarihinden sonra faaliyetine devam etmesine izin verebilir.

- (8) (a) Bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için bu kuralın 5. paragrafının uygulanmasına izin veren veya bu kuralın 7. paragrafının uygulanmasını askıya alan, geri çeken veya reddeden bir Devletin İdaresi, mevcut Sözleşmenin Taraflarının bilgilendirilmesi ve varsa uygun eylemlerin gerçekleştirilmesi için olayın ayrıntılarını Örgüte derhal bildirir.
- (b) Mevcut Sözleşmenin Tarafları, bu kuraldaki paragraf 5'in hükümleri uyarınca faaliyet gösteren petrol tankerlerinin kendi yetkisi altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine girişini reddetme hakkına sahiptir. Bu tür durumlarda ilgili Taraf, Sözleşmenin diğer Taraflarını bilgilendirmesi için durumun ayrıntılarını Örgüte iletir."

MARPOL 73/78 EK I LAHİKA II'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

IOPP Sertifikasının Ekinde (Form B) yapılan değişiklikler

2 *Mevcut paragraf 5.8.4, aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:*

"5.8.4 Gemi kural 13G'ye tabidir ve:

- .1 şu tarihten önce kural 13F'ye uygunluğu sağlamalıdır:
- .2 şu tanklar veya mahallerin petrolün taşınması için kullanılmayacağı şekilde düzenlenmiştir:
- .3 MEPC.64(36) sayılı karara uygun olarak tarihinde onaylanan kullanım kılavuzuna sahiptir.
- .4 şu tarihe kadar kural 13G(5)(a)'ya göre çalışmaya devam etmesine izin verilir:.....
- .5 şu tarihe kadar kural 13G(5)(b)'ye göre çalışmaya devam etmesine izin verilir:.....
- .6 şu tarihe kadar kural 13G(7)'ye göre çalışmaya devam etmesine izin verilir:

RESOLUTION MEPC.95(46)

Adopted on 27 April 2001

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

**(Amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 and to the
Supplement to the IOPP Certificate)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/38, which were approved by the forty-fifth session of the Committee and circulated in accordance with article 16 (2) (a) of the 1973 Convention,

HAVING ALSO CONSIDERED the proposed amendments to the Supplement to the IOPP Certificate which are consequential amendments to the proposed amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to regulation 13G of Annex I to MARPOL 73/78 and to the Supplement to the IOPP Certificate, the text of which is set out at annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2002, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 September 2002 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX I TO MARPOL 73/78

1 *The existing text of regulation 13G is replaced by the following:*

“Regulation 13G**Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding -
Measures for existing tankers**

- (1) This regulation shall:
- (a) apply to oil tankers of 5,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
 - (b) not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this Annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
 - (c) not apply to oil tankers covered by subparagraph (a) above which comply with regulation 13F(3)(a) and (b) or 13F(4) or 13F(5) of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances shall comply with regulation 13E(4)(b) of this Annex.
- (2) For the purpose of this regulation:
- (a) “Heavy diesel oil” means diesel oil other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340°C when tested by the method acceptable to the Organization
 - (b) “Fuel oil” means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization.
- (3) For the purpose of this regulation, oil tankers are divided into the following categories:
- (a) “Category 1 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of this Annex;

- (b) “Category 2 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of this Annex;
- (c) “Category 3 oil tanker” means an oil tanker of 5,000 tons deadweight and above but less than that specified in subparagraph (a) or (b) of this paragraph.

(4) An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year specified in the following table:

Category of oil tanker	Year
Category 1	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005* for ships delivered in 1976 and 1977 2006* for ships delivered in 1978, 1979 and 1980 2007* for ships delivered in 1981 or later
Category 2	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005 for ships delivered in 1976 and 1977 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010* for ships delivered in 1984 2011* for ships delivered in 1985 2012* for ships delivered in 1986 2013* for ships delivered in 1987 2014* for ships delivered in 1988 2015* for ships delivered in 1989 or later
Category 3	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005 for ships delivered in 1976 and 1977 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 2011 for ships delivered in 1985 2012 for ships delivered in 1986 2013 for ships delivered in 1987 2014 for ships delivered in 1988 2015 for ships delivered in 1989 or later

* Subject to compliance with the provisions of paragraph (7).

- (5) Notwithstanding the provisions of paragraph (4) of this regulation:
- (a) in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph (1)(c) of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph (4) of this regulation, provided that:
 - (i) the ship was in service on 1 July 2001;
 - (ii) the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
 - (iii) the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
 - (iv) such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery;
 - (b) in the case of a Category 2 or 3 oil tanker other than that referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph which complies with the provisions of paragraph (6)(a) or (b) of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph (4) of this regulation, provided that such continued operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2017 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.
- (6) A Category 1 oil tanker of 25 years and over after the date of its delivery shall comply with either of the following provisions:
- (a) wing tanks or double bottom spaces, not used for the carriage of oil and meeting the width and height requirements of regulation 13E(4), cover at least 30% of L_t , for the full depth of the ship on each side or at least 30% of the projected bottom shell area within the length L_t , where L_t is as defined in regulation 13E(2); or
 - (b) the tanker operates with hydrostatically balanced loading, taking into account the guidelines developed by the Organization
- (7) The Administration may allow continued operation of a Category 1 oil tanker beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2005, and of a Category 2 oil tanker beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2010, subject to compliance with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94(46), as may be amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

- (8) (a) The Administration of a State which allows the application of paragraph (5) of this regulation, or allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph (7) of this regulation, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.
- (b) A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph (5) of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.”

AMENDMENTS TO APPENDIX II TO ANNEX I TO MARPOL 73/78

Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form B)

2 *The existing paragraph 5.8.4 is replaced by the following:*

“5.8.4 The ship is subject to regulation 13G and:

- .1 is required to comply with regulation 13F not later than
- .2 is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil
- .3 is provided with the operational manual approved on in accordance with resolution MEPC.64(36)
- .4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(5)(a)
- .5 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(5)(b)
- .6 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(7)

MEPC.111(50) SAYILI KARAR
4 Aralık 2003'te kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN
EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

**(Kural 13G'de yapılan değişiklikler, yeni kural 13H'nin eklenmesi ve MARPOL 73/78
Ek I'deki IOPP Sertifikasının Ek'inde yapılan dolaylı değişiklikler)**

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

Kural 13G'de önerilen değişiklikleri ve MARPOL 73/38 Ek I IOPP Sertifikasının Ek'inde (B Formu) yapılan dolaylı değişiklikleri DİKKATE ALARAK,

MARPOL 73/78 Ek I için önerilen yeni kural 13H'yi de DİKKATE ALARAK,

1. Metni mevcut kararda ek 1, 2, 3 ve 4'te verilen ve her biri 1973 tarihli Sözleşmedeki madde 16(2)(f)(ii) uyarınca Taraflarca ayrı ayrı değerlendirmeye tabi olan MARPOL 73/78 Ek I'deki değişiklikleri 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, 4 Eylül 2004'den önce Sözleşmenin Taraf Devletlerinin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünyadaki ticaret filosunun brüt tonilatosa en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler tarafından 4 Ekim 2004'e kadar bu değişikliklere herhangi bir itiraz bildirilmediği sürece bu değişikliklerin 4 Ekim 2004'te kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 5 Nisan 2005 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

MEPC.111(50) SAYILI KARAR
4 Aralık 2003'te kabul edilmiştir
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN
EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 2 -

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Eklerde yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Eklerinin suretlerini, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK 1

MARPOL 73/78 EK 1'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Mevcut kural 13G aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Kural 13G

Kazara petrol kirliliğinin önlenmesi - Mevcut petrol tankerleri için önlemler

(1) Aksi açıkça belirtilmedikçe bu kural:

- (a) bu Ekteki kural 13F(1)'de belirtilen tarihlerden önce sözleşmesi yapılmış, omurgası yerleştirilmiş veya teslim edilmiş 5.000 DWT ve üstü petrol tankerleri için geçerlidir; ve
- (b) bu Ekteki kural 13F(1)'de belirtilen tarihlerden önce sözleşmesi yapılmış, omurgası yerleştirilmiş veya teslim edilmiş olan ve bu Ekteki kural 13F'ye uygun olan petrol tankerleri için geçerli değildir; ve
- (c) yük tank sınırları ile gemi bordası ve karina kaplaması arasındaki asgari mesafelere ilişkin şartın her bakımdan karşılanmasının gerekmemesi haricinde, bu Ekteki kural 13F(3)(a) ve (b) veya 13F(4) veya 13F(5)'e uygun olan, yukarıdaki alt paragraf (a) kapsamındaki petrol tankerleri için geçerli değildir. Bu durumda, yan koruma mesafeleri, tip 2 yük tanklarının konumu için Uluslararası Dökme Kimyasallar Kodunda belirtilenlerden daha az tutulmaz ve merkez hattındaki dip koruma mesafelerinin bu Ekteki kural 13E(4)(b)'ye uygunluğu sağlanır.

(2) Bu kural kapsamında:

- (a) "Ağır motorin", Örgüt¹ tarafından kabul edilen yöntemle test edildiğinde hacimce yüzde 50'den fazlası 340°C'yi aşmayan bir sıcaklıkta damıtılan distilatlar dışındaki motorin anlamına gelir.
- (b) "akaryakıt", Örgüt² tarafından kabul edilen özelliklere eşdeğer kalitede ısı veya güç üretimi için yakıt olarak kullanılması amaçlanan ham petrol ağır distilatları veya kalıntıları ya da bu tür malzemelerin karışımları anlamına gelir.

(3) Bu kural kapsamında petrol tankerleri aşağıdaki kategorilere ayrılmaktadır:

- (a) “1. kategori petrol tankeri”, bu Ek'in 1(26) kuralında tanımlandığı şekilde yeni petrol tankerlerine ilişkin gerekliliklere uymayan ve yük olarak ham petrol, akaryakıt, ağır motorin veya yağlama yağı taşıyan 20.000 DWT ve üstü ve yukarıdakilerden farklı olarak petrol taşıyan 30.000 DWT ve üstü bir petrol tankeri anlamına gelir;
- (b) “2. kategori petrol tankeri”, bu Ek'in 1(26) kuralında tanımlandığı şekilde yeni petrol tankerlerine ilişkin gerekliliklere uygun olan ve yük olarak ham petrol, akaryakıt, ağır motorin veya yağlama yağı taşıyan

¹ Bkz. Amerikan Test ve Malzeme Derneğinin Standart Test Yöntemi (D86).

² Bkz. Amerikan Test ve Malzeme Derneğinin Dört Numaralı Yakıt (D396) veya daha ağır yakıtlara ilişkin Şartnamesi.

20.000 ton DWT ve üstü ve yukarıdakilerden farklı olarak petrol taşıyan 30.000 ton DWT ve üstü bir petrol tankeri anlamına gelir ve

- (c) “3. kategori petrol tankeri”, 5.000 ton DWT veya üstü olan, ancak bu paragrafın (a) ve (b) alt paragraflarında belirtilenlerden az olan bir petrol tankeri anlamına gelir.

(4) Bu kuralın geçerli olduğu bir petrol tankerinin, en geç 5 Nisan 2005 veya geminin teslimat tarihinin aşağıdaki tabloda belirtilen tarih veya yıldaki yıl dönümüne kadar, bu Ekteki kural 13F'nin gerekliliklerine uygunluğu sağlanır:

Petrol tankeri kategorisi	Tarih veya yıl
1. kategori	5 Nisan 1982 veya öncesinde teslim edilen gemiler için 5 Nisan 2005 5 Nisan 1982'den sonra teslim edilen gemiler için 2005
2. ve 3. Kategori	5 Nisan 1977 veya öncesinde teslim edilen gemiler için 5 Nisan 2005 5 Nisan 1977'den sonra ve 1 Ocak 1978'den önce teslim edilen gemiler için 2005 1978 ve 1979'da teslim edilen gemiler için 2006 1980 ve 1981'de teslim edilen gemiler için 2007 1982'de teslim edilen gemiler için 2008 1983'te teslim edilen gemiler için 2009 1984 ve sonrasında teslim edilen gemiler için 2010

(5) Bu kuralın 4. paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, Kategori 2 veya 3'e ait bir petrol tankerinin yalnızca, petrol taşıma için kullanılmayan ve yük tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan çift dipli veya çift duvarlı tanklar veya petrol taşıma için kullanılmayan ve yük tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan ancak bu kuralın 1. paragrafı hükümlerinden muaf olma koşullarını karşılamayan çift cidarlı mahaller ile donatılmış olması durumunda, İdare bu geminin, aşağıdakilerin sağlanması koşuluyla, bu kuralın 4. paragrafında belirtilen tarihten sonra faaliyetlerine devam etmesine izin verebilir:

- (a) geminin 1 Temmuz 2001'de hizmette olması;
- (b) geminin yukarıdaki koşullara uyduğunu gösteren resmi kayıtların doğrulanması sonucunda İdarenin ikna olması;
- (c) yukarıda belirtilen gemi koşullarının değişmemesi ve
- (d) ilgili faaliyetlerin geminin teslim tarihinden itibaren 25. yılını doldurduğu tarihten sonra devam etmemesi.

(6) Teslim tarihinden itibaren 15 yıl veya daha fazla süre geçen bir 2. veya 3. Kategori petrol tankerinin, değişikliklerin bu Ek'in bir zeyli için geçerli olan değişiklik prosedürleri ile ilgili Sözleşmenin 16. maddesinin hükümleri uyarınca kabul edilmesi, yürürlüğe koyulması ve uygulanması koşuluyla, değiştirdiği haliyle MEPC.94(46) sayılı kararla Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından kabul edilen Durum Değerlendirme Planına uygunluğu sağlanır.

(7) İdare, Durum Değerlendirme Denetiminin tatmin edici sonuçları nedeniyle geminin aynı şekilde faaliyetlerine devam etmeye uygun olduğuna karar verilmesi gerektiğini düşüncüyle, bu faaliyetlerin geminin 2015 yılında teslim edilme tarihinin yıl dönümünü veya teslim tarihinden itibaren 25. yılını (hangi tarih daha erken ise) geçmemesi koşuluyla, 2. veya 3. Kategoriden bir petrol tankerinin bu kuraldaki (4.) paragrafta belirtilen tarihten sonra çalışmasına izin verebilir.

(8) (a) Bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için bu kuralın 5. paragrafının uygulanmasına izin veren veya bu kuralın 7. paragrafının uygulanmasını askıya alan, geri çeken veya reddeden bir Tarafının İdaresi, mevcut Sözleşmenin Taraflarının bilgilendirilmesi ve varsa uygun eylemlerin gerçekleştirilmesi için olayın ayrıntılarını Örgüte derhal bildirir.

(b) Mevcut Sözleşmenin Tarafları, aşağıdaki hükümler uyarınca faaliyet gösteren petrol tankerlerinin kendi yetkisi altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine girişini reddetme hakkına sahiptir:

(i) Geminin teslim tarihinin 2015'teki yıl dönümünün geçilmesi halinde, bu kuralın 5. paragrafı veya

(ii) Bu kuralın 7. paragrafı.

Bu tür durumlarda ilgili Taraf, Sözleşmenin diğer Taraflarını bilgilendirmesi için durumun ayrıntılarını Örgüte iletir.”

MARPOL 73/78 EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Kural 13G'den sonra aşağıdaki yeni kural eklenmiştir:

“Kural 13H

Yük olarak ağır sınıf petrol taşıyan petrol tankerlerinden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi

- (1) Bu kural:
 - (a) teslim tarihlerinden bağımsız olarak, yük olarak ağır petrol taşıyan 600 DWT ve üstü petrol tankerleri için geçerlidir ve
 - (b) yük tank sınırları ile gemi bordası ve karina kaplaması arasındaki asgari mesafelere ilişkin şartın her bakımdan karşılanmasının gerekmemesi haricinde, bu Ekteki kural 13F(3)(a) ve (b) veya 13F(4) veya 13F(5)'e uygun olan, yukarıdaki alt paragraf (a) kapsamındaki petrol tankerleri için geçerli değildir. Bu durumda, yan koruma mesafeleri, tip 2 yük tanklarının konumu için Uluslararası Dökme Kimyasallar Kodunda belirtilenlerden daha az tutulmaz ve merkez hattındaki dip koruma mesafelerinin bu Ekteki kural 13E(4)(b)'ye uygunluğu sağlanır.
- (2) Bu kural kapsamında “ağır petrol” aşağıdakilerden herhangi biri anlamına gelir:
 - (a) 15°C'de yoğunluğu 900 kg/m³'ten fazla olan ham petroler;
 - (b) 15°C'de yoğunluğu 900 kg/m³'ten fazla veya 50°C'de kinematik viskozitesi 180 mm²/sn'den yüksek olan yakutlar veya
 - (c) bitüm, katran ve bunların emülsiyonları.
- (3) Bu kuralın geçerli olduğu bir petrol tankerinin kural 13G'nin yürürlükteki hükümlerine uygunluğunun yanı sıra, bu kuralın 4 ila 8. paragrafları arasındaki hükümlere de uyması sağlanır.
- (4) Bu kuralın 5, 6 ve 7. paragraflarının hükümlerine tabi olarak, bu kuralın geçerli olduğu bir petrol tankeri:
 - (a) 5.000 DWT ve üzerindeyse en geç 5 Nisan 2005'e kadar bu Ek'in 13F kuralının gerekliliklerine uyar veya
 - (b) 600 DWT üzerinde ancak 5.000 DWT altında ise, geminin teslim tarihinin 2008 yılındaki yıldönümünü geçmeyecek şekilde, bu Ek'in 13F(7)(a) kuralının hükümlerine uygun çift dipli tanklar veya mahaller ve kural 13F(3)(a) uyarınca düzenlenmiş ve kural 13F(7)(b)'de belirtildiği gibi *w* mesafesi şartına uygun kanat tankları veya mahalleri ile donatılır.
- (5) 5.000 DWT ve üzerinde olan ve yük olarak ağır petrol taşıyan bir petrol tankerinin yalnızca petrol taşıma için kullanılmayan ve yük tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan çift dipli veya çift duvarlı tanklar veya petrol taşıma için kullanılmayan ve yük tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan ancak bu kuralın 1. paragrafı hükümlerinden muaf olma koşullarını karşılamayan çift cidarlı mahaller ile donatılmış olması durumunda, İdare, aşağıdakilerin

sağlanması koşuluyla, bu geminin bu kuralın 4. paragrafında belirtilen tarihten sonra faaliyetlerine devam etmesine izin verebilir:

- (a) geminin 4 Aralık 2003'te hizmette olması;
 - (b) geminin yukarıdaki koşullara uyduğunu gösteren resmi kayıtların doğrulanması sonucunda İdarenin ikna olması;
 - (c) yukarıda belirtilen gemi koşullarının değişmemesi ve
 - (d) ilgili faaliyetlerin geminin teslim tarihinden itibaren 25. yılını doldurduğu tarihten sonra devam etmemesi.
- (6) (a) İdare, geminin boyutu, yaşı, faaliyet alanı ve yapısal koşullarını dikkate alarak, kural 13G(6)'da belirtilen Durum Değerlendirme Denetiminin tatmin edici sonuçları nedeniyle geminin aynı şekilde faaliyetlerine devam etmeye uygun olduğuna karar verilmesi gerektiğini düşünürse, 15°C'de yoğunluğu 900 kg/m³'ten yüksek, ancak 945 kg/m³'ten düşük ham petrol taşıyan 5.000 DWT ve üstü bir petrol tankerinin bu kuralda paragraf 4(a)'da belirtilen tarihten sonra faaliyetine devam etmesine izin verebilir, ancak bu faaliyetler, geminin teslim tarihinin 25. yılından sonra devam etmeyecektir.
- (b) İdare, geminin boyutu, yaşı, faaliyet alanı ve yapısal koşullarını dikkate alarak, geminin aynı şekilde faaliyetlerine devam etmeye uygun olduğunu düşünürse, yük olarak ağır petrol taşıyan 600 DWT ve üstü ancak 5.000 DWT altı bir petrol tankerinin bu kuralda paragraf 4(b)'de belirtilen tarihten sonra faaliyetine devam etmesine izin verebilir, ancak bu faaliyetler, geminin teslim tarihinin 25. yılından sonra devam etmeyecektir.
- (7) Bu Sözleşmeye Taraf Devletin İdaresi, yük olarak ağır petrol taşıyan ve 600 DWT ve üstü bir petrol tankerini, aşağıdaki durumlarda bu kuralın hükümlerinden muaf tutabilir:
- (a) sadece kendi yetkisi altındaki bir alanda sefer yapıyor olması ya da kendi yetkisi altındaki bir alanda bulunan yüzer bir ağır petrol depolama birimi olarak faaliyet göstermesi halinde veya
 - (b) petrol tankerinin yetki alanı dahilinde faaliyet göstereceği ilgili Tarafın, petrol tankerinin yetki alanı dahilinde faaliyet göstermesini kabul etmesi koşuluyla, sadece başka bir Tarafın yetki alanı dahilinde sefer yapıyor olması veya başka bir tarafın yetki alanı dahilinde bulunan yüzer bir ağır petrol depolama birimi olarak faaliyet göstermesi halinde.
- (8) (a) Bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için bu kuralın 5, 6 veya 7. paragrafının uygulanmasına izin veren veya uygulanmasını askıya alan, geri çeken veya reddeden bir Sözleşme Tarafının İdaresi, mevcut Sözleşmenin Tariflerinin bilgilendirilmesi ve varsa uygun eylemlerin gerçekleştirilmesi için olayın ayrıntılarını Örgüte derhal bildirir.
- (b) Uluslararası hukuk hükümlerine tabi olarak, mevcut Sözleşmenin Tarafları, bu kuralın 5 veya 6. paragraflarının hükümleri uyarınca faaliyet gösteren petrol tankerlerinin, bir geminin emniyetini sağlama veya denizde can kurtarma amacıyla gerekli olmadıkça, kendi yetki alanı altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine girişini reddetme veya kendi yetkisi altındaki alanlarda ağır petrolün

MEPC.111(50) SAYILI KARAR

4 Aralık 2003'te kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN
EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

- 8 -

gemiler arası transferini reddetme hakkına sahiptir. Bu tür durumlarda ilgili Taraf, Sözleşmenin diğer Taraflarını bilgilendirmesi için durumun ayrıntılarını Örgüte iletir.

**MARPOL 73/78 EK I REVİZE EDİLMİŞ KURAL 13G İLE İLGİLİ IOPP
SERTİFİKASI EKİNİN B FORMUNDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

IOPP Sertifikası Ek'inde yer alan Form B'deki mevcut paragraf 5.8.4, aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“5.8.4 Gemi kural 13G'ye tabidir ve:

- .1 şu tarihten önce kural 13F'ye uygunluğu sağlamalıdır:
 - .2 şu tanklar veya mahallerin petrolün taşınması için kullanılmayacağı
şekilde düzenlenmiştir:
 - .3 şu tarihe kadar kural 13G(5)'e göre çalışmaya devam etmesine izin
verilir:
 - .4 şu tarihe kadar kural 13G(7)'ye göre çalışmaya devam etmesine izin
verilir:
.....
- ”

**MARPOL 73/78 EK I REVİZE EDİLMİŞ KURAL 13H İLE İLGİLİ IOPP
SERTİFİKASİEKİNİN B FORMUNDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

IOPP Sertifikası Ek'inde yer alan Form B'deki paragraf 5.8.5'ten sonra aşağıdaki yeni paragraflar eklenmiştir:

“5.8.6 Gemi kural 13H'ye tabidir ve:

- .1 şu tarihten önce kural 13H(4)'e uygunluğu sağlamalıdır:
- .2 şu tarihe kadar kural 13H(5)'ye göre çalışmaya devam etmesine izin verilir:
- .3 şu tarihe kadar kural 13H(6)'ya göre çalışmaya devam etmesine izin verilir:
- .4 şu tarihe kadar kural 13H(6)(b)'ye göre çalışmaya devam etmesine izin verilir:
- .5 13H(7)(b) kuralına göre 13H kuralı hükümlerinden muafır.....

5.8.7 Gemi kural 13H'ye tabi değildir

”

RESOLUTION MEPC.111(50)
adopted on 4 December 2003

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

**(Amendments to regulation 13G, addition of new regulation 13H and consequential
amendments to the Supplement to the IOPP Certificate of Annex I to MARPOL 73/78)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to regulation 13G and consequential amendments to the Supplement (Form B) of the IOPP Certificate of Annex I to MARPOL 73/38,

HAVING ALSO CONSIDERED the proposed new regulation 13H of Annex I to MARPOL 73/78,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annexes 1, 2, 3 and 4 to the present resolution, each of which being subject to separate consideration by the Parties pursuant to Article 16(2)(f)(ii) of the 1973 Convention;
2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 4 October 2004 unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 5 April 2005 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

RESOLUTION MEPC.111(50)
adopted on 4 December 2003
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annexes; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annexes.

ANNEX 1

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

The existing regulation 13G is replaced by the following:

“Regulation 13G

Prevention of accidental oil pollution - Measures for existing oil tankers

- (1) Unless expressly provided otherwise this regulation shall:
 - (a) apply to oil tankers of 5,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
 - (b) not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this Annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and
 - (c) not apply to oil tankers covered by subparagraph (a) above which comply with regulation 13F(3)(a) and (b) or 13F(4) or 13F(5) of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 13E(4)(b) of this Annex.
- (2) For the purpose of this regulation:
 - (a) “Heavy diesel oil” means diesel oil other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340°C when tested by the method acceptable to the Organization¹.
 - (b) “Fuel oil” means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization².
- (3) For the purpose of this regulation, oil tankers are divided into the following categories:
 - (a) “Category 1 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of this Annex;
 - (b) “Category 2 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tons deadweight and above carrying oil other than the above, which

1 Refer to the American Society for Testing and Material's Standard Test Method (Designation D86).

2 Refer to the American Society for Testing and Material's Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) or heavier.

complies with the requirements for new oil tankers as defined in regulation 1(26) of this Annex; and

- (c) "Category 3 oil tanker" means an oil tanker of 5,000 tons deadweight and above but less than that specified in subparagraph (a) or (b) of this paragraph.

(4) An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 5 April 2005 or the anniversary of the date of delivery of the ship on the date or in the year specified in the following table:

Category of oil tanker	Date or year
Category 1	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1982 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1982
Category 2 and Category 3	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1977 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1977 but before 1 January 1978 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 or later

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (4) of this regulation, in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph (1)(c) of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph (4) of this regulation, provided that:

- (a) the ship was in service on 1 July 2001;
- (b) the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
- (c) the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
- (d) such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

(6) A Category 2 or 3 oil tanker of 15 years and over after the date of its delivery shall comply with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94 (46), as amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

(7) The Administration may allow continued operation of a Category 2 or 3 oil tanker beyond the date specified in paragraph (4) of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, provided that the operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

- (8) (a) The Administration of a Party to the present Convention which allows the application of paragraph (5) of this regulation, or allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph (7) of this regulation, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.
- (b) A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry into the ports or offshore terminals under its jurisdiction of oil tankers operating in accordance with the provisions of :
- (i) paragraph (5) of this regulation beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015; or
 - (ii) paragraph (7) of this regulation.

In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.”

ANNEX 2

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

The following new regulation is added after regulation 13G:

“Regulation 13H

Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo

- (1) This regulation shall:
 - (a) apply to oil tankers of 600 tons deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo regardless of the date of delivery; and
 - (b) not apply to oil tankers covered by subparagraph (a) above which comply with regulation 13F(3)(a) and (b) or 13F(4) or 13F(5) of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 13E(4)(b) of this Annex.
- (2) For the purpose of this regulation “heavy grade oil” means any of the following:
 - (a) crude oils having a density at 15° C higher than 900 kg/m³;
 - (b) fuel oils having either a density at 15° C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50° C higher than 180 mm²/s;
 - (c) bitumen, tar and their emulsions.
- (3) An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the provisions of paragraphs (4) to (8) of this regulation in addition to complying with the applicable provisions of regulation 13G.
- (4) Subject to the provisions of paragraphs (5), (6) and (7) of this regulation, an oil tanker to which this regulation applies shall:
 - (a) if 5,000 tons deadweight and above, comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 5 April 2005; or
 - (b) if 600 tons deadweight and above but less than 5,000 tons deadweight, be fitted with both double bottom tanks or spaces complying with the provisions of regulation 13F(7)(a) of this Annex, and wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 13F(3)(a) and complying with the requirement for distance *w* as referred to in regulation 13F(7)(b), not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year 2008.
- (5) In the case of an oil tanker of 5,000 tons deadweight and above, carrying heavy grade oil as cargo fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph (1)(b) of this regulation, the Administration may

allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph (4) of this regulation, provided that:

- (a) the ship was in service on 4 December 2003;
 - (b) the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
 - (c) the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
 - (d) such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
- (6) (a) The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 5,000 tons deadweight and above, carrying crude oil having a density at 15° C higher than 900 kg/m³ but lower than 945 kg/m³, beyond the date specified in paragraph (4)(a) of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme referred to in regulation 13G(6) warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship and provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
- (b) The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 600 tons deadweight and above but less than 5,000 tons deadweight, carrying heavy grade oil as cargo, beyond the date specified in paragraph (4)(b) of this regulation, if, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship, provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
- (7) The Administration of a Party to the present Convention may exempt an oil tanker of 600 tons deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo from the provisions of this regulation if the oil tanker:
- (a) either is engaged in voyages exclusively within an area under its jurisdiction, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under its jurisdiction; or
 - (b) either is engaged in voyages exclusively within an area under the jurisdiction of another Party, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under the jurisdiction of another Party, provided that the Party within whose jurisdiction the oil tanker will be operating agrees to the operation of the oil tanker within an area under its jurisdiction.
- (8) (a) The Administration of a Party to the present Convention which allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraphs (5), (6) or (7) of this regulation to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.
- (b) Subject to the provisions of international law, a Party to the present Convention shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph (5) or (6) of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction, or deny ship-to-ship transfer of heavy grade oil in

RESOLUTION MEPC.111(50)
adopted on 4 December 2003
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

areas under its jurisdiction, except when this is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

ANNEX 3

**AMENDMENTS TO FORM B OF THE SUPPLEMENT TO THE IOPP CERTIFICATE
RELATING TO REVISED REGULATION 13G OF ANNEX I OF MARPOL 73/78**

The existing paragraph 5.8.4 in Form B of the Supplement to the IOPP Certificate is replaced by the following:

“5.8.4 The ship is subject to regulation 13G and:

- .1 is required to comply with regulation 13F not later than
- .2 is so arranged that the following tanks or spaces are not used for
the carriage of oil
- .3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(5)
until
- .4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13G(7)
until

ANNEX 4

**AMENDMENTS TO FORM B OF THE SUPPLEMENT TO THE IOPP CERTIFICATE
RELATING TO NEW REGULATION 13H OF ANNEX I OF MARPOL 73/78**

The following new paragraphs are added after paragraph 5.8.5 in the Form B of the Supplement to the IOPP Certificate:

“5.8.6 The ship is subject to regulation 13H and:

- .1 is required to comply with regulation 13H(4) not later than
- .2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13H(5)
until
- .3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13H(6)(a)
until
- .4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 13H(6)(b)
until
- .5 is exempted from the provisions of regulation 13H in accordance with
regulation 13H(7)(b)

5.8.7 The ship is not subject to regulation 13H ”

MEPC.115(51) SAYILI KARAR

1 Nisan 2004 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN

EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER(MARPOL 73/78 Revize Ek IV)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren "1978 tarihli Protokol" olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirmeye ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek IV'ünün metnini GÖZ ÖNÜNDE
BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca, metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek IV'ünü KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, MARPOL 73/78'e Taraf Devletlerin üçte birinden az olmayan veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonilatosunun en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar, değişikliklere itirazlarını 1 Şubat 2005'e kadar bildirmedikleri sürece söz konusu revize Ek IV'ün 1 Şubat 2005 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. MARPOL 73/78'e Taraf olan Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ağustos 2005 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreterden, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreterden ayrıca, bu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini TALEP EDER.

MARPOL 73/78 REVİZE EK IV

**GEMİLERDEN KAYNAKLANAN PİS SULARLA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN KURALLAR**

Bölüm 1 Genel

Kural 1

Tanımlar

Bu Ek kapsamında:

- 1 "Yeni gemi", aşağıdaki şartları karşılayan bir gemi anlamına gelir:
 - .1 bu Ekin yürürlüğe girdiği tarihte veya sonrasında inşa sözleşmesi yapılan veya inşa sözleşmesinin olmaması durumunda omurgası yerleştirilen veya benzer bir inşa aşamasında olan veya
 - .2 bu Ekin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç yıl veya daha fazla bir süre sonra teslim edilen.
- 2 "Mevcut gemi", yeni gemi olmayan bir gemi anlamına gelir.
- 3 "Pis sular" şu anlama gelir:
 - .1 her türlü tuvalet ve pisuvardan tahliye edilen su ve diğer atıklar;
 - .2 tıbbi tesislerden (dispanser, revir, vb.) bu tesislerde bulunan lavabolar, yıkama küvetleri ve frengi delikleri aracılığıyla tahliye edilen sular;
 - .3 canlı hayvanların bulunduğu mahallerden tahliye edilen sular;
 - .4 yukarıda tanımlanan atıklarla karıştırılan diğer atık sular.
- 4 "Bekletme tankı", pis suların toplanması ve depolanması için kullanılan bir tank anlamına gelir.
- 5 "En Yakın Kara Parçası". "En yakın kara parçasından" ifadesi, uluslararası hukuka uygun olarak söz konusu ülkenin karasularını belirleyen esas hattı ifade eder, ancak bu Sözleşme kapsamında Avustralya'nın kuzeydoğu kıyılarından açıkta "en yakın kara parçasından" ifadesi, aşağıdaki konumlarda Avustralya kıyılarındaki bir noktadan çizilen bir çizgiden anlamına gelir:

11°00' G enlemi, 142°08' D boylamı
10°35' G enlemi, 141°55' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 10°00' G enlemi, 142°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 9°10' G enlemi, 143°52' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 9°00' G enlemi, 144°30' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 10°41' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,

oradan 13°00' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 15°00' G enlemi, 146°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 17°30' G enlemi, 147°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 21°00' G enlemi, 152°55' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 24°30' G enlemi, 154°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 24°42' G enlemi,

153°15' D boylamında Avustralya kıyılarındaki bir noktaya.

6 "Uluslararası sefer", bu Sözleşmenin geçerli olduğu bir ülkeden, bu ülkenin dışındaki bir limana veya tam tersi yönde yapılan bir sefer anlamına gelir.

7 "Kişi", mürettebatın bir üyesi ve yolcular anlamına gelir.

8 Yıl dönümü tarihi, her yıl Uluslararası Pis Sular ile Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikasının sona erdiği tarihe denk gelen ay ve günü ifade eder.

Kural 2

Uygulama

1 Bu Ekin hükümleri, uluslararası seferler yapan aşağıdaki gemiler için geçerlidir:

- 1 400 gros tonilato ve üzeri yeni gemiler; ve
- 2 15'ten fazla kişi taşımak üzere belgelendirilmiş 400 gros tonilatonun altındaki yeni gemiler; ve
- 3 bu Ekin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl sonra 400 gros tonilato ve üzerindeki mevcut gemiler; ve
- 4 Bu Ekin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl sonra, 15'ten fazla kişi taşımak üzere belgelendirilmiş, 400 gros tonilatonun altındaki mevcut gemiler.

2 İdare, bu Kuralın 1.3 ve 1.4 alt paragrafları uyarınca, omurgası 2 Ekim 1983'ten önce yerleştirilmiş veya benzer bir inşa aşamasında olan mevcut gemilerin, pis sularını mümkün olduğunca Ekin Kuralı 11 gerekliliklerine uygun olarak boşaltacak şekilde donatılmasını sağlayacaktır.

Kural 3

İstisnalar

1 Bu Ekteki kural 11 aşağıdakiler için geçerli değildir:

- 1 bir geminin ve gemidekilerin emniyetini sağlamak veya deniz emniyetinin temin edilmesi için gerekli olan pis su boşaltma işlemleri veya
- 2 boşaltmayı önlemek veya en aza indirmek için hasarın meydana gelmesinden önce ve sonra tüm makul önlemlerin alınmış olması koşuluyla, gemi veya ekipmanlarının hasar görmesi sonucu gerçekleştirilen pis su boşaltma işlemleri.

Bölüm 2 Sörvey ve belgelendirme

Kural 4

Sörveyler

1 Bu Ekin hükümlerine uyması gereken her gemi, kural 2 uyarınca, aşağıda belirtilen sörveylere tabi olacaktır:

- .1 gemi hizmete alınmadan önce veya bu Ekin 5. kuralında öngörülen sertifika ilk kez düzenlenmeden önce yapılacak ve bu Ek kapsamındaki gemilerin yapısı, ekipmanları, sistemleri, donanımları, düzenlemeleri ve malzemelerinin eksiksiz bir sörveyini içerecek olan bir ilk sörvey. Bu sörvey, yapının, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kodun yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olmaya yönelik yapılır.
- .2 Bu Ekteki kural 8.2, 8.5, 8.6 ve 8.7'nin geçerli olduğu durumlar haricinde, beş yılı aşmamak kaydıyla İdare tarafından belirlenen aralıklarla yapılacak bir yenileme sörveyi. Bu yenileme sörveyi, yapının, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kodun yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olmaya yönelik yapılır.
- .3 Bu kuralda paragraf (4)'te öngörülen incelemelerden kaynaklanan bir onarımdan sonra veya herhangi bir önemli onarım veya yenileme yapıldığında, koşullara bağlı olarak genel veya kısmi bir ek sörvey yapılır. Sörvey, gerekli onarım veya yenilemelerin etkili bir şekilde yapıldığından, bu onarım veya yenilemelerin malzeme ve işçiliğinin her bakımdan tatmin edici olduğundan ve geminin her bakımdan bu Ekin şartlarına uygun olduğundan emin olmaya yönelik gerçekleştirilir.

2 İdare, bu Ekin yürürlükteki hükümlerine uygunluk sağlandığından emin olmak amacıyla, bu kuralın 1. paragrafının hükümlerine tabi olmayan gemiler için uygun tedbirleri belirler.

3 Bu Ekin hükümlerinin uygulanmasına ilişkin olarak gemilerin sörveyleri, İdarenin yetkilileri tarafından yapılır. Ancak İdare, sörveyleri bu amaç için görevlendirdiği sörveyörlere veya tarafınca tanınan kuruluşlara yaptırabilir.

4 Bu kuralın 3. paragrafında belirtildiği gibi sörvey yapmaları için sörveyörleri görevlendiren veya kuruluşları tanıyan bir İdare, asgari olarak, görevlendirilen herhangi bir sörveyör veya tanınmış kuruluşa aşağıdakileri yapma yetkisi verir:

- .1 gemide onarımların yapılmasını şart koşturmak ve
- .2 liman Devletinin uygun makamları tarafından talep edilmesi halinde sörveyler yapmak.

İdare, görevlendirilen sörveyörlere veya tanınmış kuruluşlara verilen yetkiye dair özel sorumlulukları ve koşulları, bu Sözleşmenin Taraflarının bilgilendirilmesi için Örgüte bildirir.

5 Görevlendirilen bir sömveyör veya tanınmış kuruluşun geminin veya ekipmanlarının durumunun sertifikadaki bilgilerle önemli ölçüde uymadığını veya geminin, kendisi veya içindeki kişiler için tehlike arz etmeden veya deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden denize açılmaya uygun olmadığını tespit etmesi halinde bu sömveyör veya kuruluş, düzeltici önlemlerin alınmasını derhal sağlar ve İdareyi zamanında bilgilendirir. Böyle bir düzeltici önlem alınmazsa, sertifika geri çekilir ve İdare derhal bilgilendirilir ve gemi başka bir Tarafın limanındaysa, liman Devletinin ilgili makamlarına da derhal bilgi verilir. İdarenin bir yetkilisi, görevlendirilmiş bir sömveyör veya tanınmış kuruluşun, liman Devletinin ilgili makamlarını bilgilendirmesi üzerine, ilgili liman Devletinin Hükümeti, bu kural kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeleri için bu yetkili, sömveyör veya kuruluşa gerekli yardımı sağlar. Uygulanabilir olduğu durumlarda ilgili liman Devletinin Hükümeti geminin, deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden en yakın uygun onarım sahasına gitmek amacıyla limanı terk edene kadar denize açılmamasını sağlamak için gerekli adımları atar.

6 İlgili İdare, her halükarda sömveyin eksiksizliğini ve etkinliğini garanti eder ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri sağlamayı taahhüt eder.

7 Geminin deniz çevresine makul olmayan bir seviyede zarar vermeden denize açılmaya uygun olduğundan emin olmak için geminin ve ekipmanların durumu, bu Sözleşmenin hükümlerine uygun olarak muhafaza edilir.

8 Bu kuralın 1. paragrafı kapsamında öngörülen herhangi bir sömveyin tamamlanmasından sonra, ekipman ve donanımların doğrudan değiştirilmesi haricinde sömvey kapsamında incelenen yapı, ekipmanlar, sistemler, donanımlar, düzenekler veya malzemelerde İdarenin onayı olmaksızın hiçbir değişiklik yapılamaz.

9 Bir gemide herhangi bir kaza meydana geldiğinde veya geminin bütünlüğünü veya bu Ek kapsamındaki ekipmanlarının verimliliğini veya eksiksizliğini etkileyen bir kusur tespit edildiğinde, geminin kaptanı veya sahibi, ilgili sertifikayı düzenlemekten sorumlu tanınmış kuruluş veya görevlendirilmiş sömveyör İdareye ilk fırsatta bildirir ve bu sömveyör veya kuruluş da bu kuralın 1. paragrafı kapsamında bir sömveyin gerekli olup olmadığını belirlemek için incelemelerin başlatılmasını sağlar. Gemi başka bir Tarafın bir limanındaysa, geminin kaptanı veya sahibi ayrıca derhal liman Devletinin ilgili makamlarına rapor verir ve görevlendirilen sömveyör veya tanınmış kuruluş böyle bir raporun verilip verilmediğini tespit eder.

Kural 5

Sertifikanın Düzenlenmesi veya Onaylanması

1 Sözleşmenin diğer Taraflarının yetki alanındaki limanlara veya terminallere sefer yapan tüm gemilere, bu Ekin 4. kuralının hükümleri uyarınca yapılan bir başlangıç sömveyi veya yenileme sömveyinin üzerine bir Uluslararası Pis Sular İle Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası verilir. Mevcut gemiler için bu gereklilik, bu Ekin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl sonra geçerli olacaktır.

2 Bu Belge, İdare tarafından veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kişi veya kuruluş tarafından düzenlenir veya onaylanır. İdare, her halükarda sertifikanın tüm sorumluluğunu üstlenir.

Kural 6

Sertifikanın başka bir Hükümet tarafından düzenlenmesi veya onaylanması

1 Sözleşmeye Taraf bir Devletin Hükümeti, İdarenin talebi üzerine, bir geminin denetmini yaptırabilir ve bu Ekin hükümlerine uyulduğuna ikna olması halinde, Uluslararası Pis Sularla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikasını düzenler veya düzenlenmesi için yetki verir ve uygun olduğu durumlarda, bu Eke uygun olarak bu Belgeyi gemide onaylar veya onaylanması için yetki verir.

2 Sertifikanın bir kopyası ve sörvey raporunun bir kopyası, sörvey talebinde bulunan İdareye mümkün olan en kısa sürede iletilir.

3 Bu şekilde düzenlenen bir sertifika, İdarenin talebi üzerine verildiğine dair bir beyan içerir ve bu Ekin 5. kuralı uyarınca düzenlenen belge ile aynı etki ve geçerliliğe sahip olur.

4 Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için Uluslararası Pis Sularla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası düzenlenmez.

Kural 7

Belgenin biçimi

Uluslararası Pis Sularla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası, bu Ekin lahikasında verilen örneğe uygun biçimde düzenlenir ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde yazılır. Belgeyi düzenleyen ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyuşmazlık durumunda o resmi dilde düzenlenen belge geçerli olacaktır.

Kural 8

Sertifikanın süresi ve geçerliliği

1 Uluslararası Pis Sularla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası İdare tarafından belirlenen ve beş yılı geçmeyecek bir süre için düzenlenir.

2 .1 Paragraf 1'de belirtilen şartlara bakılmaksızın, yenileme sörveyinin mevcut belgenin sona erme tarihinden üç ay öncesine kadar tamamlanmış olması halinde yeni Belgenin geçerliliği, yenileme sörveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve mevcut Sertifikanın sona erme tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.

Bkz. İdare adına harekete geçen örgütlerin yetkilendirilmesi için Kılavuz, Örgüt tarafından A.739(18) sayılı kararlar kabul edilmiştir, sörveydeki Şartname ve İdare adına harekete geçen yetkilendirilmiş örgütlerin sertifika işlevleri Örgüt tarafından A.789(19) sayılı kararlar kabul edilmiştir.

- 2 Mevcut belgenin sona erme tarihinden sonra yenileme sörveyinin tamamlanmış olması halinde yeni belge, yenileme sörveyinin tamamlanma tarihinden mevcut belgenin sona erme tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur.
- 3 Mevcut belgenin sona erme tarihinden üç aydan fazla bir süre önce yenileme sörveyinin tamamlanmış olması halinde yeni belge, yenileme sörveyinin tamamlanma tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur.
- 3 Beş yıldan daha kısa bir süre için bir belge düzenlenirse, İdare belgenin geçerliliğini sona erme tarihinden bu kuralın 1. paragrafında belirtilen azami süreye kadar uzatabilir.
- 4 Yenileme sörveyinin tamamlanmış olması ve mevcut belgenin geçerlilik süresinin sona ermesinden önce yeni bir belgenin düzenlenememesi veya gemiye koyulamaması durumunda, İdare tarafından yetkilendirilen kişi veya kuruluş mevcut belgeyi onaylayabilir ve bu belge, sona erme tarihinden itibaren beş ayı geçmeyecek ek bir süre için geçerli olarak kabul edilecektir.
- 5 Belgenin süresi dolduğunda gemi sörvey yapılacak limanda değilse, İdare belgenin geçerlilik süresini uzatabilir, ancak bu uzatma yalnızca, geminin sörveyin yapılacağı limana olan seferini tamamlamasına izin vermek amacıyla ve sadece bunu yapmanın uygun ve makul görüldüğü durumlarda yapılır. Hiçbir belge üç aydan daha uzun bir süre uzatılmaz ve uzatma verilen bir gemi, sörveye tabi tutulacağı limana vardığında yeni bir belge olmadan bu uzatmaya dayanarak o limandan ayrılma hakkına sahip olamaz. Yenileme sörveyi tamamlandığında, yeni belge, uzatma verilmeden önce mevcut belgenin sona erdiği tarihten itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.
- 6 Kısa seferler yapan bir gemiye verilen ve bu kuralın yukarıdaki hükümleri uyarınca uzatılmamış olan bir belgenin geçerliliği, üzerinde belirtilen sona erme tarihinden itibaren en fazla bir aylık süre için İdare tarafından uzatılabilir. Yenileme sörveyi tamamlandığında, yeni belge, uzatma verilmeden önce mevcut belgenin sona erdiği tarihten itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.
- 7 İdare tarafından belirlenen özel durumlarda, yeni bir belgenin bu kuraldaki paragraf 2.2, 5 veya 6'da öngörüldüğü şekilde mevcut belgenin sona erme tarihinden itibaren tarihlendirilmesi gerekmez. Bu özel durumlarda yeni belge, yenileme sörveyinin tamamlanmasından itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

8 Bu Ekteki kural 5 veya 6 kapsamında düzenlenen bir belge, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirir:

- .1 ilgili sövreylerin bu Ekteki kural 4.1(1) kapsamında belirtilen süreler içinde tamamlanmaması veya
- .2 geminin başka bir Devletin bayrağına transfer edilmesi. Yeni bir belge ancak, yeni belgeyi düzenleyen Hükümet tarafından geminin bu Ekteki kural 4.7 ve 4.8'nin gerekliliklerine uygun olduğuna tamamen ikna olunması halinde düzenlenir. Taraflar arasında bir transfer söz konusu olduğunda, transferin yapılmasından itibaren üç ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıma hakkına sahip olduğu bayrağın ait olduğu Tarafın Hükümeti, geminin transfer öncesinde taşıdığı belgenin suretlerini ve varsa ilgili sövrey raporlarının suretlerini İdareye en kısa zamanda iletir.

Bölüm 3 Boşaltma ekipmanları ve kontrolü

Kural 9

Pis Su Sistemleri

1 Kural 2 uyarınca bu Ekin hükümlerine uyması gereken her gemi, aşağıda belirtilen pis su sistemlerinden birine sahip olacaktır:

- .1 Örgüt tarafından geliştirilen standartlar ve test yöntemleri* dikkate alınarak İdare tarafından onaylanan tipte bir pis su arıtma tesisi veya
- .2 İdare tarafından onaylanmış bir pis su atığı öğütme ve dezenfeksiyon sistemi. Bu sistem, gemi en yakın kara parçasına 3 deniz milinden daha yakın bir mesafede olduğunda pis su atığının geçici olarak depolanması için İdarenin tatmin olacağı şekilde donatılacaktır veya
- .3 geminin işleyişi, gemideki kişi sayısı ve diğer ilgili faktörler göz önünde bulundurularak, tüm pis suların tutulması için İdarenin şartlarını karşılayan kapasitede bir bekletme tankı. Bekletme tankı İdarenin şartlarına uygun şekilde inşa edilecek ve içeriğinin miktarını görsel olarak gösterecek bir araca sahip olacaktır.

* Bkz. Örgütün Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından MEPC.2(VI) sayılı kararla kabul edilen, atık su arıtma tesisleri için performans testlerine ilişkin uluslararası atık su standartları ve kılavuzlarına ilişkin Tavsiye. Mevcut gemiler için ulusal şartnameler kabul edilebilir.

Kural 10

Standart Boşaltma Bağlantıları

1 Kabul tesislerinin borularının, geminin boşaltma boru hattına bağlantısını sağlamak amacıyla, her iki hat da aşağıdaki tabloya göre standart bir boşaltma bağlantısı ile donatılır:

BOŞALTMA BAĞLANTILARI İÇİN STANDART FLANŞ ÖLÇÜLERİ

Açıklama	Boyut
Dış çap	210 mm
İç çap	Borunun dış çapına göre
Cıvata halkası çapı	170 mm
Flanştaki yuvalar	Flanş çevresine oyulmuş, yukarıda belirtilen çapta bir cıvata dairesine eşit aralıklarla yerleştirilmiş 18 mm çapında 4 delik. Yuva genişliği 18 mm olacaktır
Flanş kalınlığı	16 mm
Cıvata ve somunlar: miktar ve çap	her biri 16 mm çapında ve uygun uzunlukta, 4 adet
Flanş, maksimum 100 mm iç çapa kadar olan borulara uygun olacak şekilde tasarlanmış ve düz bir yüze sahip çelik veya eşdeğer bir malzemeden yapılmış olacaktır. Bu flanş, uygun bir conta ile birlikte 600 kPa'lık bir çalışma basıncına uygun olacaktır.	

Kalıp derinliği 5 metre ve daha az olan gemiler için boşaltma bağlantısının iç çapı 38 milimetre olabilir.

2 Yolcu vapurları gibi özel sefer yapan gemiler için, alternatif olarak geminin boşaltma boru hattı, hızlı bağlantı kaplinleri gibi İdare tarafından kabul edilebilecek bir boşaltma bağlantısı ile donatılabilir.

Kural 11

Pis su atığının boşaltılması

1 Bu Ekin 3. kuralı hükümlerine tabi olarak, aşağıdaki durumlar dışında pis su atığının denize boşaltılması yasaktır:

- 1 bekletme tanklarında depolanan pis su atıklarının bir anda değil, gemi seyir halindeyken ve en az 4 deniz mili hızla ilerlerken Örgüt tarafından geliştirilen standartlara göre İdare tarafından onaylanacak olan ortalama bir debiyle boşaltılması şartıyla, geminin, en yakın kara parçasına 3 deniz milinden daha uzak bir mesafede, bu Ekteki kural 9.1.2'ye göre İdare tarafından onaylanmış bir sistem kullanarak parçalanmış ve dezenfekte edilmiş pis su atıklarını veya en yakın kara parçasına 12 deniz milinden daha uzak bir mesafede parçalanmamış veya dezenfekte edilmemiş pis su atıklarını boşaltması; veya

- .2 gemide, bu Ekin 9.1.1 kuralında belirtilen operasyonel gereklilikleri karşıladığı İdare tarafından tasdik edilmiş onaylı bir pis su arıtma sisteminin kullanılıyor olması ve
 - .1 sistemin test sonuçlarının geminin Uluslararası Pis Sularla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikasında yer alıyor olması ve
 - .2 ayrıca, atık suyun görünürde yüzen katılar içermemesi veya çevredeki suyun renginin bozulmasına neden olmaması.

2 Paragraf 1'in hükümleri, bir Devletin yetki alanındaki sularda faaliyet gösteren gemiler ve diğer Devletlerden gelip bu sularda seyredirken ve bu Devlet tarafından uygulanabilecek olan daha az sıkı gerekliliklere uygun olarak pis su atığı boşaltan gemiler için geçerli değildir.

3 Pis su atığı, MARPOL 73/78'in diğer Ekleri kapsamındaki atık veya atık sular ile karıştığında, bu Ekin gerekliliklerine ilaveten diğer Eklerin gerekliliklerine de uyulacaktır.

Bölüm 4 Kabul tesisleri

Kural 12

Kabul tesisleri

1 Kendi yetkisi altındaki sularda faaliyet gösteren gemilerin ve başka sulardan gelen gemilerin kural 11.1'in gerekliliklerine uymasını öngören Sözleşmeye Taraf her bir Devletin Hükümeti, gemiler için gecikmeye neden olmadan liman ve terminallerinde gemilerin ihtiyaçlarını karşılamak için yeterli pis su atığı kabul tesislerinin sağlanmasını taahhüt eder.

2 Taraflardan her birinin Hükümeti, bu kural kapsamında sağlanan tesislerin yetersiz olduğunun iddia edildiği tüm durumları ilgili Akit Taraflara iletmek üzere Örgüte bildirir.

Lahika

SERTİFİKA FORMU

Uluslararası Pis Sularla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği ve MEPC.115(51) sayılı kararlarla tadil edildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)

Yetkili:
(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri¹

Geminin adı

Ayırt edici rakam veya harfler

Tescil limanı

Gros tonilato

Geminin taşımak üzere belgelendirildiği kişi sayısı

IMO numarası²

Yeni/mevcut gemi*

Örgütün yerleştirildiği veya geminin benzer bir inşa aşamasında olduğu tarih veya varsa dönüştürme, değiştirme veya önemli bir niteliğin modifikasyonuna ilişkin çalışmaların başlatıldığı tarih

¹ Alternatif olarak, geminin bilgileri kutulara yatay olarak yerleştirilebilir.

² Bkz. Örgüt tarafından A.600(15) sayılı kararlarla kabul edilen IMO Gemi Kimlik Numarası Planı.

* Uygunsa siliniz.

BU SERTİFİKA AŞAĞIDAKİLERİ TASDİK EDER:

- 1 Gemide, Sözleşme Ek IV'teki 9 ve 10. kurallara uygun olarak aşağıdaki gibi bir pis su arıtma tesisi/parçalayıcı/bekleme tankı* ve bir boşaltma boru hattı bulunmaktadır:
- *1.1 Pis su arıtma tesisi açıklaması:
Pis su arıtma tesisi türü
Üreticinin adı
Pis su arıtma tesisinin, MEPC.2(VI) sayılı kararda öngörülen atık su standartlarını karşıladığı İdare tarafından tasdik edilmiştir.
- *1.2 Parçalayıcı açıklaması:
Parçalayıcı tipi
Üreticinin adı
Dezenfeksiyon sonrasında pis su atığı standardı
- *1.3 Bekletme tankı açıklaması:
Bekletme tankının toplam kapasitesi m³
Konum
- 1.4 Pis su atığının bir kabul tesisine boşaltılması için kullanılan, standart bir kıyı bağlantısı ile donatılmış bir boru hattı
- 2 Gemi, Sözleşme Ek IV'teki 4. kurala uygun olarak sörrveye tabi tutulmuştur.
- 3 Sörrvey sonucunda, geminin yapısının, ekipmanlarının, sistemlerinin, donanımlarının, düzenlemelerinin ve malzemelerinin ve bunların durumunun her bakımdan yeterli olduğu ve geminin Sözleşme Ek IV'in gerekliliklerine uygun olduğu anlaşılmıştır.

Bu Sertifika, Sözleşme Ek IV kural 4 uyarınca gerçekleştirilecek sörrveyelere tabi olarak³ tarihine kadar geçerlidir.

Belgenin dayalı olduğu sörrveyin tamamlanma tarihi: gg/aa/yyyy

Verildiği yer
(Belgenin verildiği yer)

.....
(Verildiği tarih)

.....
(Belgeyi düzenleyen yetkilinin imzası)

(Makamın damgası veya mührü)

³ Sözleşme Ek IV kural 8.1 uyarınca İdare tarafından belirtilen sona erme tarihini belirtiniz. Bu tarihin günü ve ayı, Sözleşme Ek IV kural 1.8'de tanımlanan yıl dönümü tarihine karşılık gelmektedir.

* Uygunsa siliniz.

Kural 8.3'ün geçerli olduğu durumlarda, 5 yıldan daha kısa bir süre için geçerli olan belgelerin uzatılmasına ilişkin onay

Gemi, Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygundur ve bu belge, Sözleşme Ek IV kural 8.3'e göre şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:

İmza:
(yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih:

(Makamın damgası veya mührü)

Yenileme sürveyinin tamamlandığı ve kural 8.4'ün geçerli olduğu durumlarda onaylama

Gemi, Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygundur ve bu belge, Sözleşme Ek IV kural 8.4'e göre şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:

İmza:
(yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih:

(Makamın damgası veya mührü)

Kural 8.5 veya 8.6'nın geçerli olduğu durumlarda sürveyin yapılacağı limana ulaşınca kadar veya bir ek süre boyunca belgenin geçerliliğinin uzatılmasına ilişkin onay

Bu belge, Sözleşme Ek IV kural 8.5 veya 8.6' uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:

İmza:
(yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih:

(Makamın damgası veya mührü)

Uygunsa siliniz.

RESOLUTION MEPC.115(51)

Adopted on 1 April 2004

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

(Revised Annex IV of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the revised Annex IV of MARPOL 73/78,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the revised Annex IV of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex IV shall be deemed to have been accepted on 1 February 2005, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties to MARPOL 73/78 or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Organization their objections to the amendments;
3. **INVITES** Parties to MARPOL 73/78 to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2005 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;
5. **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

ANNEX

REVISED ANNEX IV OF MARPOL 73/78

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY
SEWAGE FROM SHIPS

Chapter 1 General

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- 1 "New ship" means a ship:
 - .1 for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or
 - .2 the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.
- 2 "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- 3 "Sewage" means:
 - .1 drainage and other wastes from any form of toilets and urinals;
 - .2 drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
 - .3 drainage from spaces containing living animals; or
 - .4 other waste waters when mixed with the drainages defined above.
- 4 "Holding tank" means a tank used for the collection and storage of sewage.
- 5 "Nearest Land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in:

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E

thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E

6 "International voyage" means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely.

7 "Person" means member of the crew and passengers.

8 "Anniversary date" means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Sewage Pollution Prevention Certificate.

Regulation 2

Application

1 The provisions of this Annex shall apply to the following ships engaged in international voyages:

- .1 new ships of 400 gross tonnage and above; and
- .2 new ships of less than 400 gross tonnage which are certified to carry more than 15 persons; and
- .3 existing ships of 400 gross tonnage and above, five years after the date of entry into force of this Annex; and
- .4 existing ships of less than 400 gross tonnage which are certified to carry more than 15 persons, five years after the date of entry into force of this Annex.

2 The Administration shall ensure that existing ships, according to subparagraphs 1.3 and 1.4 of this regulation, the keels of which are laid or which are of a similar stage of construction before 2 October 1983 shall be equipped, as far as practicable, to discharge sewage in accordance with the requirements of regulation 11 of the Annex.

Regulation 3

Exceptions

1 Regulation 11 of this Annex shall not apply to:

- .1 the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- .2 the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Chapter 2 Surveys and certification

Regulation 4

Surveys

1 Every ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex shall be subject to the surveys specified below:

- .1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 8.2, 8.5, 8.6 or 8.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.
- .3 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2 The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph 1 of this regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

4 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- .1 require repairs to a ship; and
- .2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

5 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

7 The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

8 After any survey of the ship under paragraph 1 of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

9 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulation 5

Issue or Endorsement of Certificate

1 An international Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 4 of this Annex to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply five years after the date of entry into force of this Annex.

2 Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any persons or organization* duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 6

Issue or Endorsement of a Certificate by another Government

1 The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Sewage Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship in accordance with this Annex.

2 A copy of the Certificate and a copy of the Survey report shall be transmitted as soon as possible to the Administration requesting the survey.

3 A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under regulation 5 of this Annex.

4 No International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 7

Form of Certificate

The International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in the Appendix to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 8

Duration and validity of Certificate

1 An International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed five years.

2 .1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.

* Refer to the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administrations, adopted by the Organization by resolution A.739(18), and the Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration, adopted by the Organization by resolution A.789(19).

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

2. When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate.
 3. When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.
- 3 If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation.
- 4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.
- 5 If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.
- 6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.
- 7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 A Certificate issued under regulation 5 or 6 of this Annex shall cease to be valid in either of the following cases:

- .1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 4.1 of this Annex; or
- .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulations 4.7 and 4.8 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Chapter 3 Equipment and control of discharge

Regulation 9

Sewage Systems

1 Every ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex shall be equipped with one of the following sewage systems:

- .1 a sewage treatment plant which shall be of a type approved by the Administration, taking into account the standards and test methods developed by the Organization*, or
- .2 a sewage comminuting and disinfecting system approved by the Administration. Such system shall be fitted with facilities to the satisfaction of the Administration, for the temporary storage of sewage when the ship is less than 3 nautical miles from the nearest land, or
- .3 a holding tank of the capacity to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage, having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall be constructed to the satisfaction of the Administration and shall have a means to indicate visually the amount of its contents.

* Refer to the Recommendation on international effluent standards and guidelines for performance tests for sewage treatment plants adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.2(VI). For existing ships national specifications are acceptable.

Regulation 10

Standard Discharge Connections

1 To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	170 mm
Slots in flange	4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 600 kPa.	

For ships having a moulded depth of 5 metres and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 millimetres.

2 For ships in dedicated trades, i.e. passenger ferries, alternatively the ship's discharge pipeline may be fitted with a discharge connection which can be accepted by the Administration, such as quick connection couplings.

Regulation 11

Discharge of Sewage

1 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

- 1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or

- .2 the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.1.1 of this Annex, and
 - .1 the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate; and
 - .2 additionally, the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

2 The provisions of paragraph 1 shall not apply to ships operating in the waters under the jurisdiction of a State and visiting ships from other States while they are in these waters and are discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

3 When the sewage is mixed with wastes or waste water covered by other Annexes of MARPOL 73/78, the requirements of those Annexes shall be complied with in addition to the requirements of this Annex.

Chapter 4 Reception facilities

Regulation 12

Reception facilities

1 The Government of each Party to the Convention, which requires ships operating in waters under its jurisdiction and visiting ships while in its waters to comply with the requirements of regulation 11.1, undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals of the reception of sewage, without causing delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

2 The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

Appendix

FORM OF CERTIFICATE

International Sewage Pollution Prevention Certificate

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolution MEPC.115(51), (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized
under the provisions of the Convention)

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

Number of persons which the ship is certified to carry

IMO Number²

New/existing ship*

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

² Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

* Delete as appropriate.

RESOLUTION MEPC.115(51)
Adopted on 1 April 2004
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE 1978 PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THIS IS TO CERTIFY

- 1 That the ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with regulations 9 and 10 of Annex IV of the Convention as follows:
- *1.1 Description of the sewage treatment plant:
Type of sewage treatment plant
Name of manufacturer
The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI)
 - *1.2 Description of comminuter:
Type of comminuter
Name of manufacturer
Standard of sewage after disinfection
 - *1.3 Description of holding tank:
Total capacity of the holding tankm³
Location
 - 1.4 A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection
- 2 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.
- 3 That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This Certificate is valid until³
subject to surveys in accordance with regulation 4 of Annex IV of the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based:dd/mm/yyyy
Issued at:
(Place of issue of Certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized
official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

³ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 8.1 of Annex IV of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.8 of Annex IV of the Convention.

* Delete as appropriate.

RESOLUTION MEPC.115(51)
Adopted on 1 April 2004
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING
TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation 8.3. applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.3 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until

Signed:
(signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 8.4 applies

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 8.4 of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until

Signed:
(signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where regulation 8.5 or 8.6 applies

This certificate shall, in accordance with regulation 8.5 or 8.6* of Annex IV of the Convention, be accepted as valid until

Signed:
(signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

MEPC.116(51) SAYILI KARAR

1 Nisan 2004 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL 73/78 Ek V'in zeyili üzerinde yapılan değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) ile değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren "1973 tarihli Protokol" olarak anılacaktır) VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

MARPOL 73/78 Ek V'in zeyiline önerilen değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL 73/78'in Ek V'inin zeyiline yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, MARPOL 73/78'e Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar, değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Şubat 2005 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. MARPOL 73/78'e Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ağustos 2005 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreterden, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreterden ayrıca, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini TALEP EDER.

EK

**MARPOL 73/78 EK V'İN ZEYİLİ ÜZERİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

1 Çöp Kayıt Defteri Formunun 3. kısmında bulunan çöp kategorisi "4", aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"4 Yük atıkları, kağıt ürünleri, paçavralar, cam, metal, şişeler, tabaklar vb."

2 Çöp Kayıt Defteri Formunun 4. kısmında bulunan paragraf 4.1(a)(ii), aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"(ii) Geminin konumu (enlem ve boylam). Yük atıkları boşaltma işlemleri için boşaltmanın başlama ve durma konumlarının dahil edilmesine dikkat ediniz."

3 Çöp Boşaltım Kaydında yer alan **NOT**, aşağıdaki cümlelerin eklenmesiyle değiştirilmiştir:

"YÜK ATIKLARININ BOŞALTIMINDA BAŞLANGIÇ VE DURDURMA
KONUMLARI KAYDEDİLMELİDİR."

RESOLUTION MEPC.116(51)

Adopted on 1 April 2004

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

(Amendments to the Appendix to Annex V of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to the Appendix to Annex V of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to the Appendix to Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 2005, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties to MARPOL 73/78 or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES Parties to MARPOL 73/78 to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2005 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE APPENDIX TO ANNEX V
OF MARPOL 73/78**

1 Garbage category “4” in Section 3 of the Form of Garbage Record Book is amended as follows:

“4 Cargo residues, paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.”

2 Paragraph 4.1(a)(ii) of Section 4 in the Form of Garbage Record Book is amended as follows:

“(ii) Position of the ship (latitude and longitude). Note for cargo residue discharges, include discharge start and stop positions.”

3 The **NOTE** included in the Record of Garbage Discharges is amended by adding the following sentence:

“DISCHARGES OF CARGO RESIDUES REQUIRE START AND STOP POSITIONS TO BE RECORDED.”

MEPC.117(52) SAYILI KARAR

15 Ekim 2004 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL 73/78 Revize Ek I)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek I'inin metnini GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(b), (c) ve (d) maddeleri uyarınca, metni mevcut kararın ekinde verilen ve her kural 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(ii) maddesi doğrultusunda Taraflarca ayrı değerlendirmeye tabi olmak üzere, MARPOL 73/78'in gözden geçirilmiş Ek I'ini KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam tonajları, dünya deniz ticareti filosunun grostonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 2006'ya kadar bildirmediği sürece MARPOL 73/78 revize Ek I'in 1 Temmuz 2006 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine MARPOL 73/78 revize Ek I'in 1 Ocak 2007 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreterden, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve ekte yer alan MARPOL 73/78 revize Ek I'in metninin tüm MARPOL 73/78 Taraflarına iletmesini TALEP EDER ve
5. Genel Sekreterden, bu kararın ve ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

BÖLÜM 1 - GENEL

Kural 1

Tanımlar

Bu Ek'in amaçları doğrultusunda:

1 *Petrol*, ham petrol, akaryakıt, slaç, petrol atıkları ve rafine ürünler (mevcut Sözleşme'nin Ek II hükümlerine tabi olan petrokimyasallar dışında) dahil olmak üzere herhangi bir biçimdeki petrol anlamına gelir ve sıralananların genelliğini sınırlandırmaksızın, bu Ek'in Lahika l'inde listelenen maddeleri içerir.

2 *Ham petrol*, taşımaya uygun hale getirilmesi için işlenip işlenmediğinden bağımsız olarak, yeryüzünde doğal olarak oluşan herhangi bir sıvı hidrokarbon karışımı anlamına gelir ve aşağıdakileri içerir:

- .1 belirli damıtılmış fraksiyonların çıkarılmış olabileceği ham petrol; ve
- .2 belirli damıtılmış fraksiyonların eklenmiş olabileceği ham petrol.

3 *Petrollü karışım* herhangi bir petrol içeriğine sahip karışım anlamına gelir.

4 *Yakıt*, taşındığı geminin ana ve yardımcı makineleri ile bağlantılı şekilde yakıt olarak kullanılan herhangi bir yakıt anlamına gelir.

5 *Petrol tankeri*, öncelikle yük mahalleri dökme olarak petrol taşımak üzere inşa edilmiş veya uyarlanmış bir gemi anlamına gelir ve kombine taşıyıcıları, mevcut sözleşmenin Ek II'sinde tanımlandığı şekliyle herhangi bir "NLS tankerini" ve petrol yükünün tamamen veya kısmen dökme olarak taşındığı durumlarda SOLAS 74'ün (tadil edilen) II-1 bölümünün 3.20 sayılı kuralında tanımlandığı şekliyle herhangi bir gaz taşıyıcı gemiyi içerir.

6 *Ham petrol tankeri* ham petrol taşıma ticaretinde kullanılan petrol tankeri anlamına gelir.

7 *Ürün tankeri*, ham petrol haricinde petrol ürünleri taşıyan ürün tankeri anlamına gelir.

8 *Kombine taşıyıcı* dökme olarak petrol ve türevleri veya katı yükleri taşımak üzere tasarlanmış gemi anlamına gelir.

9 *Büyük değişim*:

- .1 bir geminin değiştirilmesi anlamına gelir ve:
 - .1 geminin boyutlarını veya taşıma kapasitesini önemli ölçüde değiştirir; veya
 - .2 geminin türünü değiştirir; veya
 - .3 İdarenin görüşüne göre amacı geminin ömrünü önemli ölçüde uzatmayı amaçlar; veya

- 4 gemiyi, Sözleşme'nin mevcut bir gemi olarak kendisi için geçerli olmayan ancak yeni bir gemi olsaydı geçerli olacak ilgili hükümlerine tabi hale getirecek şekilde, farklı bir biçimde değiştirir; veya
- 2 Bu tanımın hükümlerine bakılmaksızın:
- 1 Kural 1.28.3'te tanımlandığı gibi, 1 Haziran 1982'de veya daha önce teslim edilen, 20.000 dedveyt ton ve üzeri olan bir petrol tankerinin, bu Ek'in Kural 18'in gerekliliklerini karşılayacak şekilde dönüştürülmesi, bu Ek'in amaçları doğrultusunda büyük bir değişiklik olarak kabul edilmez; ve
- 2 Kural 1.28.5'te tanımlandığı gibi, 6 Temmuz 1996'dan önce teslim edilen, bir petrol tankerinin, bu Ek'in Kural 19 veya 20'sinin gerekliliklerini karşılayacak şekilde dönüştürülmesi, bu Ek'in amaçları doğrultusunda büyük bir değişiklik olarak kabul edilmez.
- 10 *En yakın kara parçası.* *En yakın kara parçasından* ifadesi, uluslararası hukuka uygun olarak söz konusu ülkenin karasularını belirleyen esas hattı ifade eder, ancak bu Sözleşme kapsamında Avustralya'nın kuzeydoğu kıyılarından açıkta "en yakın kara parçasından" ifadesi, aşağıdaki konumlarda Avustralya kıyılarındaki bir noktadan çizilen bir çizgiden anlamına gelir:

11°00' G enlemi, 142°08' D boylamı
10°35' G enlemi, 141°55' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 10°00' G enlemi, 142°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 9°10' G enlemi, 143°52' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 9°00' G enlemi, 144°30' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 10°41' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 13°00' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 15°00' G enlemi, 146°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 17°30' G enlemi, 147°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 21°00' G enlemi, 152°55' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 24°30' G enlemi, 154°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan Avustralya kıyılarında bir noktaya
24°42' G enlemi, 153°15' D boylamında

- 11 *Özel alan,* oşinografik ve ekolojik durumu ve trafiğinin özel niteliği ile ilgili olarak kabul edilen teknik nedenlerle, petrol kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi için özel zorunlu yöntemlerin benimsenmesinin gerekli olduğu bir deniz alanı anlamına gelir.

Bu Ek'in amaçları doğrultusunda özel alanlar aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

- 1 *Akdeniz alanı,* 41° K enleminin oluşturduğu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki sınır hattı ve batıda 005°36' B boylamındaki Cebelitarık Boğazı ile sınırlanan, içindeki körfezler ve denizler dahil olmak üzere tüm Akdeniz anlamına gelir;
- 2 *Baltık Denizi alanı,* Botni Körfezi ve Finlandiya Körfezi ile Baltık Denizinin girişi dahil olmak üzere 57° 44.8' K enleminde yer alan Skagerrak'ta Skaw enlemi ile sınırlanan Baltık Denizinin tümü anlamına gelir;
- 3 *Karadeniz alanı,* 41° K enleminin oluşturduğu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki sınırla birlikte Karadeniz'in tamamı anlamına gelir.

- .4 *Kızıldeniz alanı*, Ras si Ane (12°28.5' K, 043°19.6' D) ve Husn Murad (12°40.4' K, 043°30.2' D) arasındaki kerte hattıyla güneyde sınırlanan, Süveyş ve Akabe Körfezleri de dahil olmak üzere tüm Kızıldeniz anlamına gelir.
- .5 *Körfezler alanı*, Ras al Hadd (22°30' K, 059° 48' D) ve Ras al FasteH (25° 04' K, 061°25' D) arasındaki kerte hattının kuzeybatısında yer alan deniz alanı anlamına gelir.
- .6 *Aden Körfezi alanı*, Aden Körfezi'nin Kızıldeniz ile Umman Denizi arasındaki, batıda Ras si Ane (12°28.5'K, 043°19.6' D) ve Husn Murad (12°40.4' K, 043°30.2' D) arasındaki kerte hattıyla, doğuda ise Ras Asir (11°50' K, 051°16.9' D) ve Ras Fartak (15°35' K, 052°13.8' D) arasındaki kerte hattıyla sınırlanan bölgesi anlamına gelir.
- .7 *Antarktika alanı*, 60° G enleminin güneyindeki deniz alanı anlamına gelir.
- .8 *Kuzey Batı Avrupa suları*, Kuzey Denizi ve yaklaşımını, İrlanda Denizi'ni ve yaklaşımını, Kelt Denizi'ni, İngiliz Kanalı'nı ve yaklaşımını ve İrlanda'nın hemen batısındaki Kuzey Doğu Atlantik'in bir bölümünü içerir. Alan, aşağıdaki noktaları birleştiren çizgilerle sınırlanmıştır:

48° 27' K Fransa kıyısında
48° 27' K; 006° 25' B
49° 52' K; 007° 44. B
50° 30' K; 012° B
56° 30' K; 012° B
62° K; 003° B
62° K Norveç kıyısında
57° 44.8' K Danimarka ve İsveç kıyısında

- .9 *Umman Denizi'nin Umman alanı*, aşağıdaki koordinatların çevrelediği deniz alanı anlamına gelir:

22° 30.00' K; 059° 48.00' D
23° 47.27' K; 060° 35.73' D
22° 40.62' K; 062° 25.29' D
21° 47.40' K; 063° 22.22' D
20° 30.37' K; 062° 52.41' D
19° 45.90' K; 062° 25.97' D
18° 49.92' K; 062° 02.94' D
17° 44.36' K; 061° 05.53' D
16° 43.71' K; 060° 25.62' D
16° 03.90' K; 059° 32.24' D
15° 15.20' K; 058° 58.52' D
14° 36.93' K; 058° 10.23' D
14° 18.93' K; 057° 27.03' D
14° 11.53' K; 056° 53.75' D
13° 53.80' K; 056° 19.24' D
13° 45.86' K; 055° 54.53' D
14° 27.38' K; 054° 51.42' D
14° 40.10' K; 054° 27.35' D
14° 46.21' K; 054° 08.56' D

15° 20.74' K; 053° 38.33' D
15° 48.69' K; 053° 32.07' D
16° 23.02' K; 053° 14.82' D
16° 39.06' K; 053° 06.52' D

12 *Anlık petrol boşaltma hızı*, herhangi bir anda petrolün saatte litre cinsinden boşaltılma hızının, aynı anda geminin deniz mili cinsinden saatlik hızına bölümü anlamına gelir.

13 *Tank*, geminin sabit yapısı ile oluşturulan ve bir sıvının dökme halde taşınması için tasarlanmış kapalı bir alan anlamına gelir.

14 *Kanat tankı*, borda kaplamasına bitişik herhangi bir tank anlamına gelir.

15 *Merkez tank*, boylamasına bir perdenin iç tarafındaki herhangi bir tank anlamına gelir.

16 *Slop tankı*, tank dreynlerinin, tank yıkamalarının ve diğer yağlı karışımların toplanması için özel olarak tasarlanmış bir tank anlamına gelir.

17 *Temiz balast*, en son petrol ve türevleri taşınmasında kullanılmasından itibaren; açık bir günde hareketsiz haldeki bir gemiden temiz durgun suya boşaltılması halinde tankın atığının, suyun yüzeyinde veya bitişik sahil şartlerinde görünür petrol izlerinin veya su yüzeyinin altında veya bitişik sahil şartlerinde slaç veya emülsiyon birikiminin oluşmasına sebep olmayacak şekilde temizlenen bir tankın balastı anlamına gelir. Balast, İdare tarafından onaylanmış bir petrol tahliye izleme ve kontrol sistemi ile tahliye ediliyorsa, bu sistemi temel alan, atığın petrol içeriğinin milyonda 15 partikülün geçmediğine dair delil, görünür izlerin varlığına bakılmaksızın balastın temiz olduğuna dair belirleyici olarak kabul edilir.

18 *Ayrılmış balast*, bu Sözleşme'nin Eklerinde çeşitli şekillerde tanımlandığı gibi petrol veya zararlı sıvı maddeler dışındaki yüklerin veya balastların taşınmasına kalıcı olarak tahsis edilmiş ve yük ve yakıt sisteminden tamamen ayrılmış bir tanka koyulan balast suyu anlamına gelir.

19 *Uzunluk (L)* omurganın tepesinden ölçülen kalıp derinliğinin en az yüzde 85'inde, su hattı üzerindeki toplam uzunluğun yüzde 96'sı veya daha büyük olması halinde, aynı su hattı üzerinde geminin kıç tarafının önünden dümen roduna kadar olan uzunluktur. Omurganın eğimli tasarlandığı gemilerde, bu uzunluğun ölçüldüğü su hattı, dizayn edilen su hattına paralel olur. Uzunluk (L) metre cinsinden ölçülür.

20 *Baş ve kıç dikmeleri, (L) uzunluğunun baş ve kıç uçlarından alınır.* Baş dikmesi, uzunluğun ölçüldüğü su hattı üzerindeki gövdenin ön tarafı ile çıkarılır.

21 *Vasat*, uzunluğun (L) ortasıdır.

22 *Genişlik (B)*, metal kaplamalı bir gemide geminin ortasından çerçevenin kalıp hattına kadar, herhangi bir başka malzemenin bir dış kaplamaya sahip bir gemide ise geminin dış yüzeyine kadar ölçülen, geminin azami genişliği anlamına gelir. Genişlik (B) metre cinsinden ölçülür.

23 *Dedveyt (DW)*, bir geminin, belirlenen yaz yüklem hattına karşılık gelen yük su hattında bağlı yoğunluğu 1,025 olan sudaki deplasmanı ile geminin boş ağırlığı arasındaki, ton cinsinden fark anlamına gelir.

24 *Boş ağırlık*, geminin yük, yakıt, yağlama yağı, balast suyu, tatlı su ve tanklardaki besleme suyu, işletme malzemeleri, yolcular ve mürettebat olmadan metrik ton cinsinden deplasmanı anlamına gelir.

25 Bir boşluğun *geçirgenliği*, o boşluktaki suyun kapladığı varsayılan hacmin, o boşluğun toplam hacmine oranıdır.

26 Bir gemideki *hacimler ve alanlar* her haliükârda kalıp hatlarına göre hesaplanır.

27 *Yıl dönümü tarihi*, her yıl Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikasının geçerlilik süresinin sona erdiği tarihe denk gelen ay ve günü ifade eder.

28.1 *31 Aralık 1979 tarihinde veya öncesinde teslim edilen gemi*, şu anlama gelir:

- .1 inşa sözleşmesi 31 Aralık 1975 tarihinde veya öncesinde imzalanmış olan bir gemi; veya
- .2 bir inşa sözleşmesi yoksa, 30 Haziran 1976 tarihinde veya öncesinde omurgaya konan veya benzer bir inşa aşamasında olan bir gemi; veya
- .3 teslim tarihi 31 Aralık 1979 veya öncesinde olan bir gemi; veya
- .4 büyük bir değişim geçiren gemi:
 - .1 sözleşmesi 31 Aralık 1975 tarihinde veya öncesinde imzalanmış olan bir gemi; veya
 - .2 sözleşmesi yoksa, 30 Haziran 1976 tarihinde veya öncesinde inşasına başlanan gemi; veya
 - .3 31 Aralık 1979'da veya öncesinde tamamlanan gemi.

28.2 *31 Aralık 1979 tarihinden sonra teslim edilen gemi*, şu anlama gelir:

- .1 inşa sözleşmesi 31 Aralık 1975 tarihinden sonra imzalanmış olan bir gemi; veya
- .2 bir inşa sözleşmesi yoksa, 30 Haziran 1976 tarihinden sonra omurgaya konan veya benzer bir inşa aşamasında olan bir gemi; veya
- .3 teslim tarihi 31 Aralık 1979 tarihinden sonra olan bir gemi; veya
- .4 büyük bir değişiklik geçiren gemi:
 - .1 sözleşmesi 31 Aralık 1975 tarihinden sonra imzalanmış olan bir gemi; veya
 - .2 sözleşmesi yoksa, 30 Haziran 1976 sonrasında inşasına başlanan gemi; veya
 - .3 31 Aralık 1979 tarihinden sonra tamamlanan gemi.

28.3 *1 Haziran 1982 tarihinden önce teslim edilen petrol tankeri* şu anlama gelir:

- .1 inşa sözleşmesi 1 Haziran 1979 tarihinde veya öncesinde imzalanmış olan bir tankeri; veya

2. inşa sözleşmesi yoksa 1 Ocak 1980 tarihinde veya öncesinde omurgaya konan veya benzer bir inşa aşamasında olan tankeri veya ;
 3. teslim tarihi 1 Haziran 1982 veya öncesinde olan bir tankeri; veya
 4. büyük bir değişim geçiren gemi:
 1. sözleşmesi 1 Haziran 1979 tarihinde veya öncesinde imzalanmış olan bir tankeri; veya
 2. sözleşmesi yoksa, 1 Ocak 1980 tarihinde veya öncesinde inşasına başlanan tankeri; veya
 3. 1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde tamamlanan tankeri
- 28.4 *1 Haziran 1982 tarihinden sonra teslim edilen petrol tanker* şu anlama gelir:
1. inşa sözleşmesi 1 Haziran 1979 tarihinden sonra imzalanmış olan tankeri; veya
 2. inşa sözleşmesi yoksa, 1 Ocak 1980 tarihinden sonra omurgaya konan veya benzer bir inşa aşamasında olan tankeri; veya
 3. teslim tarihi 1 Haziran 1982'den sonra olan tankeri; veya
 4. büyük bir değişim geçiren gemi:
 1. sözleşmesi 1 Haziran 1979 sonrasında imzalanan tankeri; veya
 2. sözleşmesi yoksa, 1 Ocak 1980 sonrasında inşasına başlanan tankeri; veya
 3. 1 Haziran 1982 tarihinden sonra tamamlanan tankeri.
- 28.5 *6 Temmuz 1996 tarihinden önce teslim edilen petrol tankeri* şu anlama gelir:
1. inşa sözleşmesi 6 Temmuz 1993 tarihinden önce imzalanan tankeri; veya
 2. inşa sözleşmesi yoksa 6 Ocak 1994 tarihinde veya öncesinde omurgaya konan veya benzer bir inşa aşamasında olan tankeri veya;
 3. teslim tarihi 6 Temmuz 1996'dan önce olan tankeri; veya
 4. büyük bir tadilat geçiren gemi:
 1. sözleşmesi 6 Temmuz 1993 tarihinden önce imzalanan tankeri; veya
 2. sözleşmesi yoksa, 6 Ocak 1994 tarihinden önce inşasına başlanan tankeri; veya
 3. 6 Temmuz 1996 tarihinden önce tamamlanan tankeri.
- 28.6 *6 Temmuz 1996 tarihinde veya sonrasında teslim edilen petrol tankeri* şu anlama gelir:
1. inşa sözleşmesi 6 Temmuz 1993 tarihinde veya sonrasında imzalanmış olan tankeri; veya

- 2 inşaa sözleşmesi yoksa 6 Ocak 1994 tarihinde veya sonrasında omurgaya konan veya benzer bir inşaa aşamasında olan tankeri; veya
 - 3 teslim tarihi 6 Temmuz 1996 tarihinde veya sonrasında olan tankeri; veya
 - 4 büyük bir tadilat geçiren gemi:
 - 1 sözleşmesi 6 Temmuz 1993 tarihinde veya sonrasında imzalanmış olan tankeri; veya
 - 2 sözleşmesi yoksa, 6 Ocak 1994 sonrasında inşasına başlanan tankeri; veya
 - 3 6 Temmuz 1996 tarihinde veya sonrasında tamamlanan tankeri.
- 28.7 1 Şubat 2002 tarihinde veya sonrasında teslim edilen petrol tankeri şu anlama gelir:
- 1 inşaa sözleşmesi 1 Şubat 1999'de veya sonrasında imzalanmış olan tankeri; veya
 - 2 inşaa sözleşmesi yoksa 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonrasında omurgaya konan veya benzer bir inşaa aşamasında olan tankeri; veya
 - 3 1 Şubat 2002 tarihinde veya sonrasında teslim edilen tankeri; veya
 - 4 büyük bir tadilat geçiren gemi:
 - 1 sözleşmesi 1 Şubat 1999 tarihinde veya sonrasında imzalanmış olan tankeri; veya
 - 2 sözleşmesi yoksa, 1 Ağustos 1999 tarihinde veya sonrasında inşasına başlanan gemi; veya
 - 3 1 Şubat 2002 tarihinde veya sonrasında tamamlanan tankeri.
- 28.8 1 Ocak 2010 tarihinde veya sonrasında teslim edilen petrol tankeri şu anlama gelir:
- 1 inşaa sözleşmesi 1 Ocak 2007'de veya sonrasında imzalanmış olan tankeri; veya
 - 2 inşaa sözleşmesi yoksa 1 Temmuz 2007'de veya sonrasında omurgaya konan veya benzer bir inşaa aşamasında olan tankeri; veya
 - 3 1 Ocak 2010'da veya sonrasında teslim edilen tankeri; veya
 - 4 büyük bir tadilat geçiren gemi:
 - 1 sözleşmesi 1 Ocak 2007'de veya sonrasında imzalanmış olan tankeri; veya
 - 2 sözleşmesi yoksa, 1 Temmuz 2007 tarihinde veya sonrasında inşasına başlanan gemi; veya
 - 3 1 Ocak 2010 tarihinde veya sonrasında tamamlanan tankeri.
- 29 Milyonda partikül (ppm), hacmen milyon birim su başına petrol birimi anlamına gelir.

30 *İnşa edilmiş*, omurgaya konmuş veya benzer bir yapım aşamasında olan gemi anlamına gelir.

Kural 2

Uygulama

- 1 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu Ek'in hükümleri tüm gemiler için geçerlidir.
- 2 Toplam kapasitesi 200 metreküp veya daha fazla olan, dökme olarak petrol ve türevlerini taşımak için inşa edilen ve kullanılan yük mahalleri ile donatılmış tankerler dışındaki gemilerde, bu mahallerin inşası ve operasyonu için bu Ek'in petrol tankerlerine yönelik 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 ve 36 sayılı kurallarının gereklilikleri de geçerlidir; ancak toplam kapasitenin 1.000 metreküpten az olduğu durumlarda bu Ek'te yer alan kural 34.6'nın gereklilikleri, 29, 31 ve 32 sayılı kuralların yerine uygulanabilir.
- 3 Bu Sözleşme'nin Ek II hükümlerine tabi bir yükün, bir tankerin yük mahalinde taşındığı durumlarda, bu Sözleşme'nin Ek II'sinin ilgili gereklilikleri de geçerli olur.
- 4 Bu Ek'in 29, 31 ve 32. kurallarının gereklilikleri, asfalt veya fiziksel özellikleri dolayısıyla etkin ürün/su ayırma ve izlemeyi engelleyen bu Ek'in hükümlerine tabi diğer ürünleri taşıyan tankerler için geçerli değildir. Söz konusu ürünler için bu Ek'in 34 sayılı kuralı uyarınca boşaltma kontrolü, tüm kontamine yıkama suları atık kabul tesislerine boşaltılarak, kalıntıların gemide tutulması yoluyla gerçekleştirilir.
- 5 Bu kuralın 6. paragrafının hükümlerine tabi olarak, Ek'in 18.6'dan 18.8'e kadar olan kuralları, kural 1.28.3'te tanımlandığı gibi 1 Haziran 1982'de veya daha önce teslim edilen ve yalnızca aşağıda belirtilen şekildeki ticaretlerde kullanılan tankerler için geçerli değildir:
 - .1 bu Sözleşme'ye Taraf bir Devletin sınırları içindeki limanlar veya terminaller veya
 - .2 aşağıdaki durumlarda, bu Sözleşme'ye Taraf bir Devletin limanları veya terminalleri:
 - .1 seferin tamamen bir Özel Alan dahilinde olması; veya
 - .2 seferin tamamen Örgüt tarafından belirlenen diğer sınırlar içinde olması.
- 6 Bu kuralın 5. paragrafında verilen hükümler yalnızca, bu seferlerde yükün yüklendiği liman veya terminallerde, bunları kullanan tankerlerden gelen tüm balast ve tank yıkama suyunun alınması ve artırılması için yeterli atık kabul tesisleri sağlanması ve aşağıdaki tüm koşullara uyulması halinde geçerli olur:
 - .1 bu Ek'in 4. Kuralında belirtilen istisnalara tabi olarak, temiz balast suyu dahil tüm balast suyu ve tank yıkama kalıntılarının gemide tutulması, atık kabul tesislerine aktarılması ve Ek'in 36 sayılı kuralında atıfta bulunulan Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye kaydedilen uygun girdimin, Liman Devletinin yetkili makamı tarafından onaylanması;
 - .2 İdare ile kural 1.28.3'te tanımlandığı üzere, bu kuralın belirli bir ticarete kullanılacak olan ve 1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde teslim edilen bir tankerin kullanımına ilişkin 5.1 veya 5.2 paragraflarında atıfta bulunulan Liman Devletleri Hükümetleri arasında anlaşmaya varılmış olması;

3. bu Ek'in ilgili hükümleri uyarınca yukarıda belirtilen liman veya terminallerdeki atık kabul tesislerinin bu kuralın amaçları bakımından yeterliliğinin, bu liman veya terminallerin içinde yer aldığı Söleşme'ye Taraf Devletlerin Hükümetleri tarafından onaylanmış olması;
4. Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikasının, tankerin yalnızca bu tür özel bir ticarete kullanılabileceği şekilde onaylanmış olması.

Kural 3

Muafiyetler ve feragatler

1 Deniz otobüsü, hava yastıklı tekne, yüzeye yakın tekne ve denizaltı vb. gibi, bu Ek'in 3. ve 4. Bölümlerinin inşa ve teçhizata ilişkin hükümlerinin herhangi birinin uygulanmasını mantıksız veya uygulanamaz kılacak yapısal özelliklere sahip olan gemiler, ilgili geminin inşa ve teçhizatının, kullanılacağı hizmete ilişkin olarak petrolün neden olduğu kirlenmeye karşı eşdeğer koruma sağlaması koşuluyla, İdare tarafından bu tür hükümlerden muaf tutulabilir.

2 İdare tarafından verilen bu tür bir muafiyetin özellikleri bu Ek'in 7. kuralında atıfta bulunulan Sertifika'da belirtilir.

3 Böyle bir muafiyete izin veren İdare, iznin verilmesinden sonra 90 günü aşmamak kaydıyla mümkün olan en kısa zamanda Örgüt'e ilgili gerekçeleri iletir. Örgüt bunları bilgilendirme ve varsa uygun eylemlerin gerçekleştirilmesi amacıyla mevcut Söleşme'nin taraflarına gönderir.

4 İdare, hem münhasıran 72 saat veya daha kısa süreli, hem de en yakın karadan 50 deniz mili içinde sefer yapan herhangi bir tanker için, tankerin münhasıran mevcut Söleşme'ye Taraf bir Devlet içindeki limanlar veya terminaler arasındaki ticarete yer alması koşuluyla, bu Ek'in 29, 31 ve 32. kurallarının gereklerinden feragat edebilir. Böyle bir feragat, tankerin tüm petrollü karışimleri atık alım tesislerine vermek için gemide tutması gerekliliğine ve İdare tarafından bu tür petrollü karışimleri kabul edebilecek mevcut tesislerin yeterli olduğunun belirlenmesine tabidir.

5 İdare, aşağıdaki durumlarda, bu kuralın 4. paragrafında belirtilenler dışındaki tankerler için bu Ek'in 31 ve 32. Kurallarının gerekliliklerinden feragat edebilir:

- .1 tanker, Kural 1.28.3'te tanımlandığı gibi 1 Haziran 1982'de veya öncesinde teslim edilen, bu Ek'in Kural 2.5'inde atıfta bulunduğu üzere 40.000 dedveyt ton veya üzerinde olan, yalnızca belirli ticaretlerde kullanılan bir tankerdir ve bu Ek'in kural 2.6'sında belirtilen koşullara uyar; veya
- .2 tanker münhasıran aşağıdaki sefer kategorilerinden bir veya birden fazlasında kullanılır:
 - .1 özel alanlardaki seferler; veya
 - .2 tankerin faaliyet gösterdiği özel alanlar dışındaki en yakın karadan 50 deniz mili içindeki seferler:
 - .1 bu Söleşme'ye Taraf bir Devletin sınırları içindeki limanlar veya terminaler arasındaki ticaret; veya

- .2 İdare tarafından belirlenen ve 72 saat veya daha kısa süren kısıtlı seferler;

şağıdaki koşulların tümüne uyulması şartıyla:

- .3 petrollü karışımların tamamının, daha sonra atık kabul tesislerine verilmek üzere gemide tutulması;
- .4 bu kuralın 5.2.2 paragrafında belirtilen seferler için İdarenin, tankerin uğradığı petrol yükleme limanlarında veya terminallerinde, petrollü karışımları almaya uygun atık kabul tesislerinin bulunduğunu belirlemiş olması;
- .5 gerekli olması halinde Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikasının, geminin münhasıran bu kuralın 5.2.1 ve 5.2.2.2 paragraflarında belirtilen sefer kategorilerinden birinde veya birkaçında kullanılıyor olduğunu gösterir şekilde onaylanması; ve
- .6 miktar, zaman ve tahliye limanı bilgilerinin Yağ Kayıt Defterine kaydedilmesi.

Kural 4

İstisnalar

Bu Ek'in 15 ve 34 numaralı Kuralları aşağıdakiler için geçerli değildir:

- .1 geminin emniyetini sağlamak veya denizden can kurtarmak için gerekli olan, denize petrol veya petrollü karışım boşaltımı, veya
- .2 geminin veya ekipmanının hasarı sonucu denize petrol veya petrollü karışım boşaltımı:
 - .1 hasarın meydana gelmesinden veya tespit edilmesinden sonra boşaltımın önlenmesi veya en aza indirilmesi amacıyla makul tüm önlemlerin alınmış olması şartıyla; ve
 - .2 geminin sahibi veya gemi kaptanının zarar verme kastıyla veya zararın meydana gelebileceğini bilerek pervasızca hareket ettiği durumlar haricinde; veya
- .3 kirlilikten kaynaklanan zararı en aza indirmek için belirli kirlilik olaylarıyla mücadele amacıyla kullanılması halinde, denize İdare tarafından onaylanmış, petrol içeren maddelerin boşaltılması. Bu tür herhangi bir boşaltım, boşaltımın yetki alanında gerçekleştirileceği düşünülen Hükümetin onayına tabidir.

Kural 5

Eşdeğerler

1 İdare, bu Ek'te öngörülenlere alternatif olarak, en az Ek'te öngörülenler kadar etkili olmaları kaydıyla herhangi bir donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğin bir gemiye takılmasına izin verebilir.

İdarenin bu yetkisi, bu Ek'teki kurallarda öngörülen tasarım ve yapım özelliklerine eşdeğer olarak petrol bertarafının kontrolünü gerçekleştirmek için kullanılan operasyonel yöntemlerin değiştirilmesini kapsamaz.

2 Gemiye bu Ek ile gerekli kılanlara alternatif donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğin kurulmasına izin veren İdare, bunların ilgili özelliklerini bilgilendirme ve gerekirse ilgili eylemlerin gerçekleştirilmesi amacıyla Sözleşme Taraflarına iletmesi için Örgüte iletir.

BÖLÜM 2 - SÖRVEYLER VE BELGELENDİRME

Kural 6

Sörveyler

1 150 groston ve üzeri her petrol tankeri ile 400 groston ve üzeri tüm diğer gemiler aşağıda belirtilen sörveylere tabidir:

- 1 gemi hizmete alınmadan önce veya bu Ek'in 7. kuralında öngörülen Sertifika ilk kez düzenlenmeden önce yapılacak ve bu Ek kapsamındaki gemilerin yapısı, ekipmanları, sistemleri, donanımları, düzenepleri ve malzemelerinin eksiksiz bir sörveyini içerecek olan bir başlangıç sörveyi. Bu sörvey, yapının, ekipmanların, sistemlerin, donanımların, düzeneplerin ve malzemelerin Kodun yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır;
- 2 Bu Ek'teki kural 10.2.2, 10.5, 10.6 ve 10.7'nin geçerli olduğu durumlar haricinde, 5 yılı aşmamak kaydıyla İdare tarafından belirlenen aralıklarla yapılacak bir yenileme sörveyi. Bu yenileme sörveyi, yapının, ekipmanların, sistemlerin, donanımların, düzeneplerin ve malzemelerin Kodun yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır;
- 3 bu kuralda paragraf 1.4'te belirtilen yıllık sörveylerden birinin yerini almak üzere, sertifikanın ikinci yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki 3 ay içinde ya da sertifikanın üçüncü yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki 3 ay içinde yapılacak olan bir ara sörvey. Ara sörvey, petrol boşaltma izleme ve kontrol sistemleri, ham petrol yıkama sistemleri, sintine suyu ayırma ekipmanı ve filtreleme sistemleri dahil olmak üzere ekipman ve ilgili pompa ve boru devresi sistemlerinin bu Ek'in uygulanabilir gerekliliklerine tam olarak uygunluğunu ve düzgün çalışır durumda olmasını sağlayacak şekilde yapılır. Bu ara sörveyler, bu Ek'teki kural 7 veya 8 kapsamında düzenlenen sertifikada onaylanır;
- 4 paragraf 1.1'de bahsedilen yapı, ekipmanlar, sistemler, donanımlar, düzenlemeler ve malzemelerin genel bir kontrolü de dahil olmak üzere, bu unsurların bu kuralın paragraf 4.1 ve 4.2'sine uygun olarak bakımlarının yapıldığından ve geminin kullanılacağı hizmet için yeterli seviyede bulunduğundan emin olmak için, sertifikanın her yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki 3 ay içinde yapılacak bir yıllık sörvey. Bu yıllık sörveyler, bu Ek'teki kural 7 veya 8 kapsamında düzenlenen sertifikada onaylanır; ve
- 5 bu kuralda paragraf 4.3'te öngörülen incelemelerden kaynaklanan bir onarımdan sonra veya herhangi bir önemli onarım veya yenileme yapıldığında, koşullara bağlı olarak genel veya kısmi bir ilave sörvey yapılır.

Sörvey, gerekli onarım veya yenilemelerin etkili bir şekilde yapıldığından, bu onarım veya yenilemelerin malzeme ve işçiliğinin her bakımdan tatmin edici olduğundan ve geminin her bakımdan bu Ek'in şartlarına uygun olduğundan emin olacak şekilde gerçekleştirilir.

2 İdare, bu Ek'in uygulanabilir hükümlerine uyum sağlandığından emin olmak amacıyla, bu kuralın 1. paragrafının hükümlerine tabi olmayan gemiler için uygun tedbirleri belirler.

3.1 Bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasına ilişkin olarak gemilerin sörveyleri, İdarenin yetkilileri tarafından yapılır. Ancak İdare, sörveyleri bu amaç için görevlendirdiği sörveyörlere veya tarafınca tanınan kuruluşlara yaptırabilir. Bu tür kuruluşlar, olası değişikliklerin bu Ek için geçerli değişiklik prosedürlerine ilişkin bu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilmesi, yürürlüğe girmesi ve geçerlilik kazanması koşuluyla, Örgüt tarafından değiştirilebilecek A.739(19) sayılı kararla Örgüt tarafından kabul edilen rehberlere ve Örgüt tarafından değiştirilebilecek A.739(18) sayılı kararlar kabul edilen şartnameye uygun olacaktır.

3.2 Bu kuralın 3.1 paragrafında belirtildiği gibi sörvey yapmaları için sörveyörleri görevlendiren veya kuruluşları tanıyan bir İdare, asgari olarak, görevlendirilen herhangi bir sörveyör veya tanınmış kuruluşa aşağıdakileri yapma yetkisi verir:

- 1 gemide onarımların yapılmasını talep etmek; ve
- 2 liman Devletinin uygun makamları tarafından talep edilmesi halinde sörveyler yapmak.

İdare, görevlendirilen sörveyörlere veya tanınmış kuruluşlara verilen yetkiye dair özel sorumlulukları ve koşulları, bu Sözleşme'nin Taraflarının bilgilendirilmesi için Örgüte bildirir.

3.3 Görevlendirilen bir sörveyör veya tanınmış kuruluşun geminin veya ekipmanlarının durumunun Sertifikadaki bilgilerle önemli ölçüde uymadığını veya geminin, kendisi veya içindeki kişiler için tehlike arz etmeden veya deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden seyre çıkmaya uygun olmadığını tespit etmesi halinde bu sörveyör veya kuruluş, derhal düzeltici önlemlerin alınmasını sağlar ve İdareyi zamanında bilgilendirir. Böyle bir düzeltici önlem alınmazsa, sertifika geri çekilir, İdare derhal bilgilendirilir ve gemi başka bir Taraf Devletin limanındaysa, liman Devletinin ilgili makamlarına da derhal bilgi verilir. İdarenin bir yetkilisi, görevlendirilmiş bir sörveyör veya tanınmış bir kuruluşun liman Devletinin ilgili makamlarını bilgilendirmesi üzerine, ilgili liman Devleti Hükümeti, bu kural kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeleri için yetkili, sörveyör veya kuruluşa gerekli yardımı sağlar. Uygulanabilir olduğu durumlarda ilgili liman Devletinin Hükümeti geminin, deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden en yakın uygun onarım sahasına gitmek amacıyla limandan ayrılan kadar seyre çıkmamasını sağlamak için gerekli adımları atar.

3.4 İlgili İdare, her halükârda sörveyin eksiksizliğini ve etkinliğini garanti eder ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri sağlamayı taahhüt eder.

4.1 Geminin deniz çevresine makul olmayan bir seviyede zarar vermeden seyre çıkmaya uygun olduğundan emin olmak için geminin ve ekipmanların durumu, bu Sözleşme'nin hükümlerine uygun olarak muhafaza edilir.

4.2 Bu kuralın 1. paragrafındaki herhangi bir sörveyin tamamlanmasından sonra, ekipman ve donanımların doğrudan değiştirilmesi haricinde sörvey kapsamında incelenen yapı, ekipmanlar, sistemler, donanımlar, düzenekler veya malzemelerde İdarenin onayı olmaksızın hiçbir değişiklik yapılmaz.

4.3 Bir gemide herhangi bir kaza meydana geldiğinde veya geminin bütünlüğünü veya bu Ek kapsamındaki ekipmanlarının verimliliğini veya eksiksizliğini etkileyen bir kusur tespit edildiğinde, geminin kaptanı veya sahibi, ilgili Sertifikayı düzenlemekten sorumlu tanınmış kuruluş veya görevlendirilmiş sörveyörü İdareye ilk fırsatta bildirir ve bu sörveyör veya kuruluş da bu kuralın 1. paragrafı kapsamında bir sörveyin gerekli olup olmadığını belirlemek için incelemelerin başlatılmasını sağlar. Gemi başka bir Taraf Devletin bir limanındaysa, geminin kaptanı veya sahibi ayrıca derhal liman Devletin ilgili makamlarına rapor verir ve görevlendirilen sörveyör veya tanınmış kuruluş böyle bir raporun verilip verilmediğini tespit eder.

Kural 7

Sertifikanın düzenlenmesi veya onaylanması

1 150 groston ve üzerindeki herhangi tankere ve 400 groston ve üzerindeki , mevcut sözleşmenin diğer Taraf Devletlerinin yetki alanındaki limanlara veya terminallere sefer yapan diğer tüm gemilere, bu Ek'in 6. kuralının hükümleri uyarınca yapılan bir başlangıç sörveyi veya yenileme sörveyinin yapılması üzerine bir Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası verilir.

2 Bu sertifika, İdare tarafından veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kişi veya kuruluş tarafından verilir veya onaylanır. İdare, her halükârda sertifikanın tüm sorumluluğunu üstlenir.

Kural 8

Sertifikanın başka bir Hükümet tarafından düzenlenmesi veya onaylanması

1 Mevcut sözleşmeye Taraf bir Devletin Hükümeti, İdarenin talebi üzerine, bir geminin sörveyini yaptırabilir ve bu Ek'in hükümlerine uyduğuna ikna olması halinde, Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikasını düzenler veya düzenlenmesi için yetki verir ve uygun olduğu durumlarda, bu Ek'e uygun olarak bu Sertifikayı gemide onaylar veya onaylanması için yetki verir.

2 Sertifikanın bir kopyası ve sörvey raporunun bir kopyası talepte bulunan İdareye mümkün olan en kısa sürede iletilir.

3 Bu şekilde düzenlenen bir sertifika, İdarenin talebi üzerine verildiğine dair bir beyan içerir ve bu Ek'in 7. kuralı uyarınca düzenlenen sertifika ile aynı etki ve geçerliliğe sahip olur.

4 Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıyan bir gemi için, Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası düzenlenmez.

Kural 9

Sertifika formu

Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası, bu Ek'in lahika II'sinde verilen örneğe uygun formda düzenlenir ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde sunulur. Sertifikayı veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyuşmazlık durumunda

bu geçerli olacaktır.

Kural 10

Sertifikanın süresi ve geçerliliği

1 Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası, İdare tarafından belirlenen ve beş yılı geçmeyecek bir süre için düzenlenir.

2.1 Paragraf 1'de belirtilen şartlara bakılmaksızın, yenileme sürveyinin mevcut sertifikanın sona erme tarihinden 3 ay öncesine kadar tamamlanmış olması halinde yeni Sertifikanın geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve mevcut Sertifikanın sona erme tarihinden itibaren 5 yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.

2.2 Yenileme sürveyinin mevcut sertifikanın sona erme tarihinden sonra tamamlanmış olması halinde yeni sertifikanın geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve mevcut sertifikanın sona erme tarihinden itibaren 5 yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.

2.3 Yenileme sürveyinin mevcut Sertifikanın sona erme tarihinden 3 aydan fazla bir süre önce tamamlanmış olması halinde yeni Sertifikanın geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlar ve yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden itibaren 5 yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.

3 Bir Sertifikanın 5 yıldan daha kısa bir süre için düzenlenmiş olması halinde İdare, 5 yıllık bir Sertifikanın düzenlendiği durumda geçerli olan kural 6.1.3 ve 6.1.4'te belirtilen sürveylerin uygun olduğu şekilde yapılması şartıyla, Sertifikanın geçerliliğini, bu kuralın paragraf 1'inde belirtilen azami süreye kadar uzatabilir.

4 Yenileme sürveyinin tamamlanmış olması ve mevcut Sertifikanın geçerlilik süresinin sona ermesinden önce yeni bir Sertifika düzenlenememesi veya gemiye yerleştirilememesi durumunda, İdare tarafından yetkilendirilen kişi veya kuruluş mevcut Sertifikayı onaylayabilir ve bu Sertifika, sona erme tarihinden itibaren 5 ayı geçmemek üzere ek bir süre için geçerli olarak kabul edilir.

5 Sertifikanın süresi dolduğunda gemi sürvey yapılacak limanda değilse, İdare sertifikanın geçerlilik süresini uzatabilir, ancak bu uzatma yalnızca, geminin sürveyin yapılacağı limana olan seferini tamamlamasına izin vermek amacıyla ve sadece bunu yapmanın uygun ve makul görüldüğü durumlarda yapılır. Hiçbir Sertifika 3 aydan daha uzun bir süre uzatılmaz ve uzatma verilen bir gemi, sürveye tabi tutulacağı limana vardığında, bu uzatma nedeniyle yeni bir Sertifika olmadan o limandan ayrılma hakkına sahip olmaz. Yenileme sürveyi tamamlandığında, yeni Sertifika, mevcut Sertifikanın uzatma verilmeden önceki haliyle sona erdiği tarihten itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

6 Kısa seferler yapan bir gemiye verilen ve bu kuralın yukarıdaki hükümleri uyarınca uzatılmamış olan bir Sertifikanın geçerliliği, üzerinde belirtilen sona erme tarihinden itibaren bir aylık bir süre için İdare tarafından uzatılabilir. Yenileme sürveyi tamamlandığında, yeni Sertifika, mevcut Sertifikanın uzatma verilmeden önceki haliyle sona erdiği tarihten itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

7 İdare tarafından belirlenen özel durumlarda, yeni bir sertifikanın bu kuraldaki paragraf 2.2, 5 veya 6'da öngörüldüğü şekilde mevcut sertifikanın sona erme tarihinden itibaren tarihlendirilmesi gerekmez. Bu özel durumlarda yeni Sertifika, yenileme sürveyinin tamamlanmasından itibaren 5 yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

- 8 Bu Ek'in 6. kuralında belirtilen süreden önce yıllık veya ara sörvey tamamlanmış ise:
1. Sertifika üzerindeki yıl dönümü tarihi, sörveyin tamamlandığı tarihten sonraki 3 ay içinde bir tarih onaylanarak değiştirilir;
 2. bu Ek'te kural 6.1'de öngörülen sonraki yıllık veya ara sörvey, yeni yıl dönümü tarihi kullanılarak kuralda öngörülen aralıklarla tamamlanır ve
 3. bu Ek'in 6.1. kuralında öngörülen sörveyler arasındaki azami zaman aralıklarının aşılması için bir veya birden fazla yıllık veya ara sörvey yapılması kaydıyla, sona erme tarihi aynı bırakılabilir.
- 9 bu Ek'teki kural 7 ve 8 kapsamında düzenlenen bir sertifika, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirir:
1. ilgili sörveylerin bu Ek'teki kural 6.1 kapsamında belirtilen süreler içinde tamamlanmaması;
 2. Sertifikanın bu Ek'teki kural 6.1.3 veya 6.1.4 uyarınca onaylanmamış olması;
 3. geminin başka bir Devletin bayrağına geçirilmesi. Yeni bir sertifika ancak, yeni sertifikayı veren Hükümetin geminin bu Ek'teki kural 6.4.1 ve 6.4.2'nin gerekliliklerine uygun olduğuna tamamen ikna olması halinde düzenlenir. Taraflar arasında bir geçiş söz konusu olduğunda, geçişin yapılmasından itibaren 3 ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıdığı bayrağın ait olduğu Taraf Devletin Hükümeti, geminin geçiş öncesinde taşıdığı sertifikanın suretlerini ve varsa ilgili sörvey raporlarının suretlerini İdareye en kısa zamanda iletir.

Kural 11

Operasyonel gerekliliklere ilişkin Liman Devleti denetimi

- 1 Bir gemi, başka bir Taraf Devletin limanında veya açık deniz terminalindeyken, kaptan veya mürettebatın petrolden kaynaklanabilecek kirliliğin önlenmesi ile ilgili temel gemi prosedürlerine aşına olmadığını düşünmek için açık gerekçelerin olduğu durumlarda, bu Ek kapsamındaki operasyonel gerekliliklerle ilgili olarak bu Taraf Devletçe usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş görevliler tarafından denetime tabi tutulur.
- 2 Bu kuralın 1. paragrafında belirtilen durumlarda Taraf Devlet, durum bu Ek'in gerekliliklerine uygun olarak düzeltilene kadar geminin seyre çıkmamasını sağlayacak adımları atar.
- 3 Bu Sözleşme'nin 5. maddesinde öngörülen liman devleti denetimine ilişkin prosedürler bu kural için geçerlidir.
- 4 Bu kuraldaki hiçbir unsur, bu Sözleşme'de özel olarak öngörülen operasyonel gereklilikler üzerinde kontrol ve denetim gerçekleştiren bir Tarafın hak ve yükümlülüklerini sınırlandırılmak üzere yorumlanamaz.

BÖLÜM 3 - TÜM GEMİLERİN MAKİNE MAHALLERİNE İLİŞKİN GEREKLİLİKLER

KISIM A İNŞA

Kural 12

Petrol kalıntıları (slaç) için tanklar

1 400 groston ve üzerindeki her gemiye, bu Ek'in gereklilikleri uyarınca başka bir seçenek mevcut olmaması halinde, makine tipi ve seyir süresi dikkate alınarak, yakıt ve yağlama yağlarının separe edilmesi ve makine mahallerindeki petrol sızıntılarından kaynaklananlar gibi sebeplerle oluşan slacı tutabilecek yeterli kapasiteye sahip tank veya tanklar sağlanır.

2 kural 13'te atıfta bulunulan standart tahliye bağlantısı dışında, slaç tanklarına ve bunlardan dışarı yöne boru tesisatı denize doğrudan bağlantısı olmayacak şekilde konur.

3 Kural 1.28.2'de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979'dan sonra teslim edilen gemilerde, slaç için olan tanklar, yıkama sularının ve atıklarının atık kabul tesislerine verilmesini kolaylaştıracak şekilde dizayn ve inşa edilir. Kural 1.28.1'de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979 tarihinde veya öncesinde teslim edilen gemilerin, makul ve uygulanabilir olduğu ölçüde bu gerekliliğe uygunluğu sağlanır.

Kural 13

Standart tahliye bağlantısı

Atık kabul tesislerinin borularının, geminin makine dairesi sintinelerinden ve slaç tanklarından kaynaklanan atıklar için tahliye boru devresine bağlantısını sağlamak amacıyla, her iki devrede de aşağıdaki tabloya göre standart bir tahliye bağlantısı ile donatılır:

Tahliye bağlantıları flençleri için standart boyutlar

Açıklama	Boyut
Dış çap	215 mm
İç çap	Borunun dış çapına göre
Cıvata halkası çapı	183 mm
Flençteki yuvalar	Flenç çevresine oyulmuş, yukarıdaki çapta bir cıvata dairesine eşit aralıklarla yerleştirilmiş 22 mm çapında 6 delik. Yuva genişliği 22 mm olacaktır
Flenç kalınlığı	20 mm
Cıvata ve somunlar: miktar, çap	Her biri 20 mm çapında ve uygun uzunlukta, 6 adet
Flenç, azami 125 mm iç çapa kadar olan borulara uygun olacak şekilde tasarlanmıştır ve düz bir yüze sahip çelik veya eşdeğer malzemenen yapılır. Bu flenç, petrole dayanıklı malzemenen bir conta ile birlikte 600 kPa'lık bir servis basıncına uygun olmalıdır.	

KISIM B EKİPMAN

Kural 14

Petrol filtreleme ekipmanı

1 Bu kuralın 3. paragrafında belirtilenler dışında, 400 groston ve üzerinde, ancak 10.000 grostondan küçük olan herhangi bir gemi, bu kuralın 6. paragrafına uygun petrol filtreleme

ekipmanı ile donatılır. Yakıt tanklarında tutulan balast suyunu Kural 16.2'ye göre denize boşaltabilecek herhangi bir geminin, bu kuralın 2. paragrafına uygun olması sağlanır.

2 Bu kuralın 3. paragrafında belirtilenler dışında, 10.000 groston ve üzerindeki herhangi bir gemi, bu kuralın 7. paragrafına uygun petrol filtreleme ekipmanı ile donatılır.

3 Otel gemileri, depolama gemileri vb. gibi yük taşınmayan, yer değiştirme seferleri dışında sabit olan gemilerin petrol filtreleme ekipmanı ile donatılmasına gerek yoktur. Bu tür gemilere, petrollü sintine suyunun tamamen gemide tutulması için İdarece uygun görülecek yeterli hacme sahip bir toplama tankı sağlanır. Tüm petrollü sintine suyu, daha sonra atık kabul tesislerine verilmek üzere gemide tutulur.

4 İdare, 400 grostondan küçük olan gemilerin, mümkün olduğu ölçüde, bu Ek'in 15.6 sayılı kuralının gerekliliklerine uygun olarak petrol veya petrollü karışımları gemide tutabilecek veya boşaltabilecek şekilde donatılmasını sağlar.

5 İdare, aşağıdakiler için bu kuralın 1. ve 2. paragraflarının gerekliliklerinden feragat edebilir:

- .1 münhasıran özel bölgelerde sefer yapan herhangi bir gemi, veya
- .2 24 saati geçmeyen bir yanıt süresine sahip ve bu gemiler için yolcu/yük taşımayan yer değiştirme seferlerini de kapsayan planlı bir hizmette bulunan, Yüksek Hızlı Tekneler için Uluslararası Emniyet Kodu kapsamında (veya bu Kod kapsamında boyut ve tasarım bakımından diğer türlü) sertifikalandırılmış herhangi bir gemi
- .3 yukarıdaki .1 ve .2 alt paragraflarının hükümleri ile ilgili olarak, aşağıdaki koşullara uyulması sağlanır:
 - .1 geminin, petrollü sintine suyunun tamamen gemide tutulması için İdarece uygun görülecek yeterli hacme sahip bir toplama tankı ile donatılmış olması;
 - .2 petrollü sintine suyunun tamamının, daha sonra atık kabul tesislerine verilmek üzere gemide tutulması;
 - .3 İdaremin, geminin uğradığı yeterli sayıda liman veya terminalde bu tür petrollü sintine suyunu almak için yeterli atık kabul tesislerinin mevcut olduğunu belirlemiş olması;
 - .4 Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikasının, gerektiğinde geminin münhasıran özel alanlardaki seferlerde görev aldığı veya bu Kural kapsamında yüksek hızlı gemi olarak kabul edildiği ve hizmetin tanımlandığı anlamına gelecek şekilde onaylanmış olması; ve
 - .5 miktar, zaman ve tahliye limanı bilgilerinin Yağ Kayıt Defteri Kısım 1'e kaydedilmesi.

6 Bu kuralın 1. paragrafında atıfta bulunulan petrol filtreleme teçhizatının, İdare tarafından onaylanan bir dizayna sahip ve sistemden geçtikten sonra denize boşaltılan herhangi bir petrollü karışımın petrol içeriğinin milyonda 15 partiküllü geçmeyecek biçimde olmasını sağlayacak şekilde olması sağlanır.

Bu tür ekipmanın dizaynını değerlendirirken İdare, Örgüt tarafından tavsiye edilen özellikleri göz önünde bulundurulur.

7 Bu kuralın 2. paragrafında atıfta bulunulan petrol filtreleme ekipmanının, bu kuralın 6. paragrafına uygunluğu sağlanır. Ek olarak, bu düzeyin korunamadığı durumların gösterilmesi için bir alarm düzeneği ile donatılır. Sistem ayrıca, atık suyun petrol içeriği milyonda 15 partikülü aştığında, petrollü karışımların herhangi bir tahliyesinin otomatik olarak durdurulmasını sağlayacak düzenlemelerle donatılır. Bu tür ekipman ve onaylarını değerlendirirken İdare, Örgüt tarafından tavsiye edilen özellikleri göz önünde bulundurulur.

KISIM C PETROLÜN OPERASYONEL BOŞALTIMININ KONTROLÜ

Kural 15

Petrol boşaltımının kontrolü

1 Bu ekin 4. kuralı ve bu kuralın 2, 3 ve 6. paragraflarının hükümlerine tabi olarak, gemilerden petrol veya petrollü karışımların denize boşaltılması yasaktır.

A. Özel alanlar dışındaki boşaltımlar

2 400 groston ve üzerindeki gemilerden petrol veya petrollü karışımların denize boşaltılması, aşağıdaki koşulların tamamının yerine getirilmesi durumu dışında, yasaktır:

- .1 geminin seyir halinde olması;
- .2 petrollü karışımın, bu Ek'in 14. kuralının gerekliliklerini karşılayan bir petrol filtreleme ekipmanından geçirilmiş olması;
- .3 seyreltilmemiş atık suyun petrol içeriğinin milyonda 15 partikülü geçmemesi;
- .4 petrollü karışımın tankerlerdeki yük pompa dairesi sintinelerinden kaynaklanmaması; ve
- .5 tankerlerdeki petrollü karışımın petrol yükü kalıntıları ile karışmamış olması.

B. Özel alanlardaki boşaltımlar

3 400 groston ve üzerindeki gemilerden petrol veya petrollü karışımların denize boşaltılması, aşağıdaki koşulların tamamının yerine getirilmesi durumu dışında, yasaktır:

- .1 geminin seyir halinde olması;
- .2 petrollü karışımın, bu Ek'in 14.7. kuralının gerekliliklerini karşılayan bir petrol filtreleme ekipmanından geçirilmiş olması;
- .3 seyreltilmemiş atık suyun petrol içeriğinin milyonda 15 partikülü geçmemesi;
- .4 petrollü karışımın petrol tankerlerindeki yük pompa dairesi sintinelerinden kaynaklanmaması; ve

- .5 tankerlerdeki petrollü karışımın petrol yükü kalıntıları ile karışmamış olması.
- 4 Antarktika bölgesi ile ilgili olarak, herhangi bir gemiden denize herhangi bir petrol veya petrollü karışımın boşaltılması yasaktır.
- 5 Bu kuralda yer alan hiçbir hüküm, yalnızca bir kısmı özel alanda bulunan bir seferdeki bir geminin, bu kuralın 2. paragrafları uyarınca özel bir alan dışına boşaltım yapmasını yasaklamaz.

C. Antarktika bölgesi dışındaki tüm bölgelerde, 400 grostondan küçük olan gemiler için gereklilikler

6 400 grostondan küçük olan gemilerde, petrol ve tüm petrollü karışımlar, daha sonra atık kabul tesislerine verilmek üzere gemide tutulur veya aşağıdaki hükümlere uygun olarak denize boşaltılır:

- .1 geminin seyir halinde olması;
- .2 geminin İdare tarafından onaylanmış ve seyreltilmemiş atık suyun petrol içeriğinin milyonda 15 partikülü geçmemesini sağlayan bir dizayna sahip ekipmanının çalışır olması;
- .3 petrollü karışımın tankerlerdeki pompa dairesi sintinelerinden kaynaklanmaması; ve
- .4 tankerlerdeki petrollü karışımın petrol yükü kalıntıları ile karışmamış olması.

D. Genel gereklilikler

7 Bir geminin yakın çevresinde veya dümen suyunda, su yüzeyinde veya su yüzeyinin altında gözle görülür petrol izlerinin gözlemlenmesi halinde, bu Sözleşme'ye Taraf Devletlerin Hükümetleri, makul olarak yapabildikleri ölçüde, derhal bu kuralın hükümlerinin ihlalinin sözü konusu olup olmadığına ilişkin olguları araştırmalıdır. Bu araştırma, özellikle rüzgâr ve deniz koşullarını, geminin rotasını ve hızını, civardaki görünür izlerin diğer olası kaynaklarını ve ilgili petrol boşaltım kayıtlarını içermelidir.

8 Denize yapılan hiçbir boşaltım, deniz ortamı için tehlikeli olan miktar veya konsantrasyonlarda kimyasallar veya diğer maddeler veya bu kuralda belirtilen boşaltım koşullarından kaçınmak amacıyla eklenen kimyasallar veya diğer maddeleri içermez.

9 Bu kurala göre denize boşaltılmayan petrol artıkları, daha sonra atık kabul tesislerine verilmek üzere gemide tutulur.

Kural 16

Yağ ve su balastının ayrılması ve petrolün baş pik tanklarında taşınması

1 Bu kuralın 2. paragrafında belirtilenler dışında, petrol tankerleri hariç, Kural 1.28.2'de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979'dan sonra teslim edilen gemilerde, tankerler hariç 4.000 groston ve üzerindeki gemilerde ve kural 1.28.2'de tanımlandığı üzere, 31 Aralık 1979'dan sonra teslim edilen ve 150 groston ve üzerindeki tankerlerde, hiçbir yakıt tankında balast suyu taşınmaz.

2 Büyük miktarlarda yakıt taşıma ihtiyacının herhangi bir yakıt tankında temiz balast olmayan balast suyunun taşınmasını gerektirdiği durumlarda, bu balast suyu atık kabul tesislerine veya bu Ek'in 15. kuralına uygun olarak ve bu Ek'in 14.2 sayılı kuralında belirtilen ekipman kullanılarak denize boşaltılır ve Yağ Kayıt Defterine ilgili girişi yapılır.

3 İnşa sözleşmesi 1 Ocak 1982'den sonra yapılan veya inşa sözleşmesi yoksa 1 Temmuz 1982'den sonra omurgaya konan veya benzer bir yapım aşamasında olan, 400 groston ve üzerindeki gemilerde yağ, bir baş pik tankında veya çatışma perdesinin önündeki bir tankta taşınmaz.

4 Bu kuralın 1 ve 3. paragraflarına tabi olanlar dışındaki tüm gemilerin, makul ve uygulanabilir olduğu ölçüde bu paragrafların hükümlerine uymaları sağlanır.

Kural 17

Yağ Kayıt Defteri Kısım I - Makine mahalli operasyonları

1 150 groston ve üzerindeki her tankerde ve 400 groston ve üzerindeki tanker dışındaki her gemide bir Yağ Kayıt Defteri Kısım I (Makine Mahalli Operasyonları) bulundurulur. Geminin resmi jurnalının bir parçası veya başka bir şekilde olabilen Yağ Kayıt Defterinin, bu Ek'in III. lahikasında belirtilen formda olması sağlanır.

2 Gemide, uygun olması halinde tanktan tanka olan veya , aşağıdaki makine mahalli operasyonlarından herhangi birinin gerçekleştirilmesi halinde Yağ Kayıt Defteri Kısım I doldurulur:

- .1 yakıt tanklarının balastlanması veya temizlenmesi;
- .2 yakıt tanklarından kirli balast veya temizleme suyunun boşaltılması;
- .3 Slač ve diğer petrol kalıntılarının toplanması ve bertarafı,
- .4 makine mahallerinde biriken sintine suyunun denize boşaltılması veya başka şekilde bertarafı; ve
- .5 yakıt veya dökme yağlama petrolünün ikmal edilmesi.

3 Bu Ek'in 4. kuralında atıfta bulunulan petrol veya petrollü karışımın bu şekilde boşaltılması durumunda veya bu kuralda istisna olarak belirtilmeyen kazara veya diğer istisnai petrol boşaltımı durumunda, Yağ Kayıt Defteri Kısım I'de boşaltımın koşulları ve gerekçeleri hakkında bir açıklama yapılır.

4 Bu kuralın 2. paragrafında açıklanan her işlem, ilgili operasyona uygun tüm girdilerin tamamlanması amacıyla, Yağ Kayıt Defteri Kısım I'e gecikmeksizin ve tam olarak kaydedilir. Tamamlanan her operasyon, ilgili operasyondan sorumlu zabıt veya zabıtlar tarafından imzalanır ve her sayfa gemi kaptanı tarafından imzalanır. Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikasına sahip gemilerdeki Yağ Kayıt Defteri Kısım I'in girdileri, asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca yazılır. Kayıtların geminin bayrağını taşıdığı Devletin resmi dilinde yapılması halinde, bir anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda o dilde girilen kayıtlar geçerli olur.

5 Yağ filtreleme ekipmanının herhangi bir arızası, Yağ Kayıt Defteri Kısım I'e kaydedilir.

6 Yağ Kayıt Defteri Kısım I, tüm makul zamanlarda incelemeye hazır bir yerde ve yedeklenmiş üzerinde personel bulunmayan gemiler hariç olmak üzere, gemide tutulur. Son kaydın girilme tarihinden itibaren üç yıl süreyle saklanır.

7 Mevcut Sözleşme'ye Taraf devletlerden birinin Hükümetinin yetkili makamı, bu Ek'in geçerli olduğu herhangi bir gemideki Yağ Kayıt Defteri Kısım I'ı gemi kendi limanındayken veya açık deniz terminalerindeyken inceleyebilir, bu defterdeki herhangi bir girdinin kopyasını alabilir ve gemi kaptanından kopyanın aslına uygun bir suret olduğunu onaylanmasını isteyebilir. Geminin Yağ Kayıt Defteri, Kısım I'indeki bir kaydın aslına uygun bir kopyası olarak gemi kaptanı tarafından onaylanan herhangi bir kopya, kayıta belirtilen gerçeklerin kanıtı olarak herhangi bir adli işlemden delil olarak kabul edilir. Yağ Kayıt Defteri Kısım I'in incelenmesi ve yetkili makam tarafından bu paragraf uyarınca onaylı bir kopyasının alınması işlemi, geminin gereksiz yere gecikmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılır.

BÖLÜM 4 - TANKERLERİN YÜK MAHALLERİNE İLİŞKİN GEREKLİLİKLER

KISIM A İNŞA

Kural 18

Ayrılmış Balast Tankları

20.000 dedveyt ton ve üzeri olan, 1 Haziran 1982'den sonra teslim edilen petrol tankerleri

1 Kural 1.28.4'te tanımlandığı üzere, 1 Haziran 1982'den sonra teslim edilen, 20.000 dedveyt ton ve üzerindeki her ham petrol tankeri ve 30.000 dedveyt ton ve üzerindeki her ürün tankeri , ayrılmış balast tankları ile donatılır ve uygun olduğu şekilde, bu kuralın paragraf 2, 3 ve 4 veya 5. paragraflarına uygunluğu sağlanır.

2 Ayrılmış balast tanklarının kapasitesi, bu kuralın 3. veya 4. paragraflarında belirtilenler dışında, geminin balast seferlerinde balastlama işlemi için yük tanklarının kullanımına başvurmadan emniyetli bir şekilde çalışabileceği şekilde belirlenir. Bununla birlikte, ayrılmış balast tanklarının kapasitesi her halükârda asgari olarak yalnızca boş ağırlık artı ayrılmış balasttan oluşan koşullar dahil olmak üzere, seferin herhangi bir bölümündeki herhangi bir balast koşulunda, geminin draftları ve triminin aşağıdaki gereklilikleri karşılayabileceği şekilde olur:

- 1 Metre cinsinden gemi ortasındaki(vasat) kalıp draftı (dm) aşağıdaki değerden az olmaz (geminin deformasyonu dikkate alınmadan):

$$d_m = 2,0 + 0,02L$$

- 2 baş ve kıç dikmelerdeki draftlar, bu kuralın 2.1 paragrafında belirtildiği gibi, kıç tarafından 0,015L'den büyük olmayan trim ile bağlantılı olarak, gemi ortasındaki(vasat) draft (dm) ile belirlenenele tekabül eder; ve
- 3 her halükârda kıç dikmedeki draft, pervanenin/pervanelerin tamamen suya batmasını sağlamak için gerekli olandan daha az olmaz.

3 Aşağıdakiler hariç hiçbir durumda balast suyu yük tanklarında taşınmaz:

1. nadiren, kaptanın görüşüne göre geminin emniyeti için yük tanklarında ilave balast suyu taşınmasının gerekli olduğu, son derece ciddi hava koşullarının söz konusu olduğu seferlerde; ve
2. bir tankerin çalışmasının özel karakterinin, bu kuralın 2. paragrafında gerekli olan miktarı aşan balast suyunun taşınmasını gerekli kıldığı istisnai durumlarda, tankerin bu şekilde çalışmasının Örgüt tarafından belirlenen istisnai durumlar kategorisine girmesi şartıyla.

Bu tür ilave balast suyu, bu Ek'in 34. kuralına uygun olarak işlenir ve boşaltılır ve bu Ek'in 36. kuralında atıfta bulunulan Yağ Kayıt Defteri Bölüm II'ye ilgili girdi yapılır.

4 Ham petrol tankerleri söz konusu olduğunda, bu kuralın 3. paragrafında izin verilen ilave balast, ancak bu tanklar bir petrol tahliye limanı veya terminalinden ayrılmadan önce bu Ek'in 35. kuralına göre ham petrolle yıkanmışsa yük tanklarında taşınır.

5 Bu kuralın 2. paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, uzunluğu 150 metreden kısa olan tankerleri için ayrılmış balast koşulları İdarece uygun görülecek şekilde belirlenir.

40.000 dedveyt ton ve üzeri olan, 1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde teslim edilen ham petrol tankerleri

6 Kural 1.28.3'te tanımlandığı üzere, 1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde teslim edilen, 40.000 dedveyt ton ve üzerindeki her ham petrol tankeri, bu kuralın 7. paragrafındaki hükümlere tabi olarak, ayrılmış balast tankları ile donatılır ve uygun olduğu şekilde, bu kuralın paragraf 2 ve 3. paragraflarına uygunluğu sağlanır.

7 Bu kuralın 6. paragrafında atıfta bulunulan ham petrol tankerleri, ham petrol tankerinin ham petrol yıkamaya uygun olmayan ham petrol taşınmasının amaçlandığı durumlar hariç olmak üzere, ayrılmış tanklarla donatılmak yerine bu Ek'in 33 ve 35. kuraları uyarınca ham petrol yıkamanın kullanıldığı bir temizlik prosedürü ile işletilebilir.

40.000 dedveyt ton ve üzeri olan, 1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde teslim edilen ürün tankerleri

8 Kural 1.28.3'te tanımlandığı üzere, 1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde teslim edilen, 40.000 dedveyt ton ve üzerindeki ürün tankeri, ayrılmış balast tankları ile donatılır ve uygun olduğu şekilde, bu kuralın 2 ve 3. paragraflarına uygunluğu sağlanır veya alternatif olarak aşağıdaki hükümler uyarınca ayrılmış temiz balast tankları ile işletilir:

1. ürün tankerinin, bu kuralın 2 ve 3. paragraflarının gerekliliklerini karşılamak için bu Ek'in 1.17 kuralında tanımlandığı üzere yalnızca temiz balastın taşınmasına tahsis edilmiş yeterli tank kapasitesine sahip olması sağlanır.
2. Tahsis edilmiş temiz balast tankları için yapılan düzenlemeler ve operasyonel prosedürler İdare tarafından belirlenen gerekliliklere uygun olarak gerçekleştirilir. Bu gereklilikler asgari olarak Örgüt tarafından A.495(XII) sayılı kararlar kabul edilen Tahsis Edilmiş Temiz Balast Tanklarına Sahip Petrol Tankerleri için revize edilmiş özelliklerin hükümlerini içerir.

- 3 ürün tankeri , tahliye edilen balast suyundaki petrol içeriğinin kontrolünü sağlamak için, Örgüt tarafından önerilen koşullar temelinde İdare tarafından onaylanan bir petrol ölçer ile donatılır.
- 4 Ayrılmış temiz balast tanklarıyla çalışan her ürün tankerine , sistemi detaylandıran ve operasyonel prosedürleri belirten ayrılmış Temiz Balast Tankı Kullanım Kılavuzu sağlanır. Bu tür bir Kılavuz İdarece uygun görülür seviyede hazırlanır ve bu kuralın 8.2 alt paragrafında atıfta bulunulan özelliklerde belirtilen tüm bilgileri içerir. Ayrılmış temiz balast tankı sistemini etkileyen bir değişiklik yapılırsa, Kullanım Kılavuzu buna göre revize edilir.

Ayrılmış balast tanker olarak nitelendirilen tanker

9 Bu kuralın 1, 6 veya 8. paragrafları uyarınca ayrılmış balast tankları ile donatılması gerekmeyen herhangi bir tankeri, bu kuralın 2. ve 3. veya 5. paragrafların uygun gerekliliklerine uyması koşuluyla, ayrılmış balast tankeri olarak nitelendirilebilir.

Özel balast düzenlemelerine sahip olan ve 1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde teslim edilen tankerler

10 Kural 1.28.3'te tanımlandığı üzere özel balast düzenlemelerine sahip olan ve 1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde teslim edilen tankerleri .

- 1 Kural 1.28.3'te tanımlandığı gibi 1 Haziran 1982'de veya öncesinde teslim edilen bir tankerin , bu kuralın 2. paragrafında belirtilen draft ve trim gerekliliklerine her zaman uyacak şekilde inşa edilmiş veya işletiliyor olması durumunda; balast suyu kullanımına başvurulması halinde, aşağıdaki koşulların tümüne uyulması koşuluyla, bu kuralın 6. paragrafında belirtilen ayrılmış balast tankı gereksinimlerine uygun olduğu kabul edilir:
 - 1 operasyonel prosedürler ve balast düzenlemelerinin İdare tarafından onaylanmış olması;
 - 2 draft ve trim gerekliliklerinin operasyonel bir prosedürle elde edilmesi durumunda İdare ile mevcut sözleşmeye Taraf Devletlerin Hükümetleri arasında anlaşmaya varılması; ve
 - 3 Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikasının, tankerin yalnızca özel balast düzenlemeleri ile çalıştığını gösterir şekilde onaylanmış olması.
- 2 Nadiren, kaptanın görtüşüne göre geminin emniyeti için yük tanklarında ilave balast suyu taşınmasının gerekli olduğu, son derece ciddi hava koşullarının söz konusu olduğu seferler hariç hiçbir durumda kargo tanklarında balast suyu taşınmaz. Bu tür ilave balast suyu, bu Ek'in 34. kuralına ve bu Ek'in 29, 31 ve 32. kuralınının gerekliliklerine uygun olarak işlenir ve boşatılır ve bu Ek'in 36. kuralında atıfta bulunulan Yağ Kayıt Defterine ilgili girdi yapılır.
- 3 Bu kuralın 10.1.3 alt paragrafı uyarınca bir Sertifikayı onaylayan bir İdare, bunun ayrıntılarını mevcut sözleşmenin Taraflarına dağıtması için Örgüte iletir.

70.000 dedveyt ton ve üzeri olan, 31 Aralık 1979'dan sonra teslim edilen tankerler

11 Kural 1.28.2'de tanımlandığı üzere 70.000 dedveyt ton ve üzerinde olan ve 31 Aralık 1979 tarihinden sonra teslim edilen tankerler ayrılmış balast tankları ile donatılır ve uygun olduğu şekilde, bu kuralın paragraf 2, 3 ve 4 veya 5. paragraflarına uygunluğu sağlanır.

Ayrılmış balastın koruyucu şekilde konumlandırılması

12 Ayrılmış balast mahallerinin koruyucu şekilde konumlandırılması.

Kural 1.28.4 ile tanımlandığı üzere, 1 Haziran 1982'den sonra teslim edilen, 20.000 dedveyt ton ve üzerinde olan her ham petrol tankeri ve 30.000 dedveyt ton ve üzerinde olan her ürün tankerinde, kural 19'un gerekliliklerini karşılayan tankerler hariç olmak üzere, yük tankı uzunluğu boyunca yerleştirilmiş olan ve bu kuralın 2. paragrafının gerekliliklerine uyum sağlamak için yeterli kapasiteye sahip olması gereken ayrılmış balast tankları, karaya oturma veya çatışma durumlarında petrol sızıntısını önlemek amacıyla bu kuralın 13, 14 ve 15. paragraflarının gereklilikleri uyarınca düzenlenir.

13 Yük tanklarının uzunluğu (L_t) dahilindeki kargo tankları dışındaki ayrılmış balast tankları ve mahaller, aşağıdaki gerekliliğe uygun olacak şekilde düzenlenir:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s > J[L_t(B + 2D)]$$

burada: PA_c = Her bir ayrılmış balast tankı veya bir petrol tankı dışındaki mahal için öngörülen kalıp boyutlarına göre metrekare cinsinden borda alanı,

PA_s = Öngörülen kalıp boyutlarına dayalı olarak, bu tür her bir tank veya alan için metrekare cinsinden karina alanı,

L_t = Kargo tanklarının baş ve kık uçları arasındaki metre cinsinden uzunluk,

B = Bu Ek'in 1.22 kuralında tanımlandığı üzere geminin metre cinsinden azami genişliği,

D = Omurganın tepesinden yan gemi ortasında (vasatta) fribord güverte kirişinin tepesine kadar dikey olarak ölçülen, metre cinsinden kalıp derinliği. Yuvarlak küpeşteli gemilerde, kalıp derinliği, güverte ve borda kaplamasının kalıp hatlarının kesişme noktasına kadar ölçülür; hatlar küpeşte açılı dizayna sahipmiş gibi uzatılır

J = Bu kuralın 14. paragrafının hükümlerine tabi olmak üzere; 20.000 dedveyt ton olan petrol tankerleri için 0,45, 200.000 dedveyt ton ve üzeri olan petrol tankerleri için 0,30.

Dedveytin ara değerleri için J değeri lineer interpolasyon ile belirlenir.

Bu paragrafta verilen semboller, kuralda geçtikleri yerlerde bu paragrafta tanımlanan anlamlarını ifade ederler.

14 200.000 dedveyt ton ve üzerinde olan tankerler için J değeri aşağıdaki şekilde azaltılabilir:

$$J_{azaltılmış} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A} \right) \right] \quad \text{Veya } 0,2; \text{ hangisi daha büyükse}$$

Burada: $a = 0,25$, 200.000 dedveyt ton olan petrol tankerleri için,
 $a = 0,40$, 300.000 dedveyt ton olan petrol tankerleri için,
 $a = 0,50$, 420.000 dedveyt ton ve üzerinde olan petrol tankerleri için.

Dedveytin ara değerleri için a değeri lineer interpolasyon ile belirlenir.

O_c = bu Ek'in kural 25.1.1'inde tanımlandığı gibi,

O_s = bu Ek'in kural 25.1.2'sinde tanımlandığı gibi,

O_A = bu Ek'in kural 26.2'si ile gerekli kıldığı üzere izin verilebilir petrol sızıntısı.

15 Ayrılmış balast tankları ve petrol tankları hariç mahaller için PA_c ve PA_s 'nin belirlenmesinde aşağıdakiler geçerlidir:

- 1 geminin bordasının tam derinliği boyunca veya güverteden dabilbatım üstüne kadar uzanan her bir gladora tankının veya mahalin her birinin asgari genişliği 2 metreden az olmaz. Genişlik geminin bordasının iç tarafından merkez hattına dik açılarla ölçülür. Daha az genişlik sağlandığında, koruma alanı PA_c hesaplanırken safra tankı veya mahal dikkate alınmaz; ve
- 2 dabilbatım tank veya mahalin asgari dikey derinliği $B/15$ veya 2 metredir (hangisi daha az ise). Daha az genişlik sağlandığında, koruma alanı PA_s hesaplanırken dabilbatım veya mahal dikkate alınmaz.

Gladora tanklarının ve dabilbatım tankların asgari genişlik ve derinliği, sintine alanından ve asgari genişlik durumunda, herhangi bir yuvarlak küpeşte alanından uzakta ölçülür.

Kural 19

6 Temmuz 1996 tarihinde veya sonrasında teslim edilen tankerler için çift cidar ve dabilbatım gereksinimleri

1 Bu kural 600 dedveyt ton ve üzerinde olan ve kural 1.28.6'da tanımlandığı üzere 6 Temmuz 1996 tarihinde veya sonrasında teslim edilen tankerler için, aşağıdaki şekilde geçerlidir:

2 5.000 dedveyt ton ve üzerinde olan her tanker :

- 1 uygulanabilir olduğu şekilde kural 18'in 12. ila 15. paragraflarının yerine, bu kuralın 4. ve 5. paragraflarının hükümlerine tabi olduğu durumlar haricinde, bu kuralın 3. paragraflarının gerekliliklerine uyar; ve
- 2 uygulanabilir olduğunda kural 28.6'nın gerekliliklerine uyar.

3 Tüm kargo tankı uzunluğu, balast tankları veya petrol ve ürünleri taşıyan tanklar dışındaki mahaller ile aşağıdaki şekilde korunur:

.1 Kanat tankları veya mahalleri

Kanat tankları veya mahalleri, ya gemi bordasının tam derinliği boyunca ya da dipten en üst güverteye kadar, varsa yuvarlak bir küpeşte dikkate alınmaksızın uzanacak şekilde yapılıır. Bunlar, yük tankları Şekil 1'de gösterildiği üzere, hiçbir yerde bordaya dik açılarda herhangi bir enine kesitten ölçülen w mesafesinden daha az olmayacak biçimde, borda kaplamasının kalıp hattının iç tarafına yerleştirilerek aşağıda belirtildiği şekilde düzenlenir:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20.000} \text{ (m). veya}$$

$$w = 2,0 \text{ m, hangisi daha az ise.}$$

w 'nun asgari değeri = 1,0 m.

.2 Dip tanklar veya mahaller

Her bir dabilbatım tankın veya mahallin derinliği, herhangi bir enine kesitte, şekil 1'de gösterildiği gibi yük tanklarının altı ile karinanın kalıp hattı arasındaki, karına kaplamasına dik açılarla ölçülen h mesafesi, aşağıda belirtilenden az olmayacak şekilde ayarlanır:

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

$$h = 2,0 \text{ m, hangisi daha az ise.}$$

h 'nin asgari değeri = 1,0 m.

.3 Sintinenin dönüş alanı veya açıkça tanımlanmış bir sintine dönüşü olmayan konumlarda

h ve w mesafeleri farklı olduğunda, şekil 1'de gösterildiği üzere temel hattın üzerinde 1,5h'yi aşan seviyelerde w mesafesi tercih edilir.

.4 Balast tanklarının toplam kapasitesi

20.000 dedveyt ton ve üzerindeki ham petrol tankerlerinde ve 30.000 dedveyt ton ve üzerindeki ürün tankerlerinde, gladora tanklarının, dabilbatım tanklarının, baş pik tanklarının ve kış pik tanklarının toplam kapasitesi, bu Ek'in 18. kuralının gerekliliklerini karşılamak için gerekli ayrılmış balast tanklarının kapasitesinden az tutulmaz. Kural 18'in gerekliliklerini karşılamak için kullanılan gladora tankları veya mahalleri ve dabilbatım tanklar, yük tankı uzunluğu boyunca mümkün olduğunca homojen şekilde yerleştirilir. Boyuna gövde kirişi bükülme gerilimini, trimi vb. azaltmak için sağlanan ek ayrılmış balast kapasitesi, geminin herhangi bir yerinde konumlandırılabilir.

.5 Kargo tanklarındaki emme kuyuları

Kargo tanklarındaki emme kuyuları, bu kuyuların mümkün olduğu kadar küçük olması ve kuyu dibi ile dabilbatım arasındaki mesafenin 0,5 h'den az olmaması koşuluyla, h mesafesi ile tanımlanan sınır çizgisinin altındaki dabilbatım içine çıkıntı yapabilir.

.6 Balast ve yük boru devresi

Balast boruları ve balast tanklarına açılan iskandil ve havalandırma boruları gibi diğer borular kargo tanklarından geçirilmez. Yük boruları ve kargo tanklarına açılan benzer borular balast tanklarından geçirilmez. Tamamen kaynaklı veya eşdeğeri olmaları koşuluyla, kısa boru tesisatları için bu gerekliliğe istisnalar verilebilir.

4 Aşağıdakiler dabilbatım tanklar veya mahaller için geçerlidir:

- .1 Tankerin dizaynının karina kaplamasına uygulanan ve yük ile deniz arasında tek bir sınır oluşturan yük ve buhar basıncının dış hidrostatik su basıncını aşmaması koşuluyla, aşağıdaki formülle ifade edildiği üzere, bu kuralın 3.2 paragrafı ile gerekli kılınan dabilbatım tanklar veya mahallerden feragat edilebilir:

$$f x h_c x p_c x g + p \leq d_n x p_s x g$$

burada:

h_c = metre cinsinden, karina kaplamasına temas eden yükün yüksekliği

p_c = kg/m³ cinsinden azami yük yoğunluğu

d_n = metre cinsinden, beklenen herhangi bir yüklenme koşulunda asgari çalışma draftı

p_s = kg/m³ cinsinden deniz suyu yoğunluğu

p = Pa cinsinden yük tankı için sağlanan basınç/vakum valfinin atmosfer basıncının (gösterge basıncı) üzerindeki azami ayar basıncı

f = emniyet faktörü = 1,1

g = standart yerçekimi ivmesi (9.81 m/s²)

- .2 Yukarıdaki gereklilikleri yerine getirmek için gerekli olan herhangi bir yatay bölme, D gemi ortasındaki(vasat) kalıp derinliği olmak üzere temel hattın üzerinde, B/6 veya 6 m'den (hangisi daha az ise) az ve 0,6D'den fazla olmayan bir yüksekliğe yerleştirilir.
- .3 h bu kuralın 3.2. paragrafında tanımlandığı gibi olmak üzere temel hattın 1,5 h üzerinde bir seviyenin altında olduğunda yük tankı sınır hattının şekil 2'de gösterildiği gibi karina kaplamasına dikey olabileceği dışında, gladora tanklarının veya mahalleri, bu kuralın 3.1. paragrafında tanımlandığı gibi konumlandırılır.

5 Tankerlerin dizayn ve inşasına ilişkin diğer yöntemler, çatışma veya karaya oturma durumunda petrol kirliliğine karşı asgari olarak aynı düzeyde korumayı sağlamaları ve Örgüt tarafından geliştirilen rehberler temelinde Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından prensipte onaylanmış olmaları durumunda, bu kuralın 3. paragrafında belirtilen gerekliliklere alternatif olarak kabul edilebilir.

6 5.000 dedveyt tondan küçük olan her tanker, bu kuralın 3. ve 4. paragraflarına uyar, veya:

1. asgari olarak, bu kuralın 3.2 paragrafında belirtilen h mesafesinin aşağıdakilere uygun olduğu bir derinliğe sahip dabilbatım tanklar veya mahaller ile donatılır:

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

h'nin asgari değeri = 0,76 m olmak üzere;

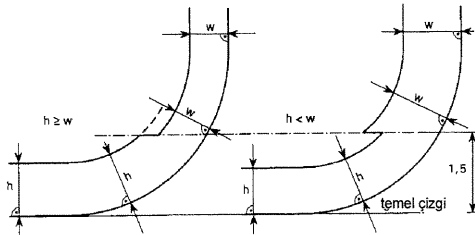
Sintinenin dönüş alanında ve açıkça tanımlanmış sintine dönüşü olmayan yerlerde, yük tankı sınır çizgisi Şekil 3'de gösterildiği gibi gemi ortası(vasat) düz dip hattına paralel uzanır; ve

2. kanat tankları veya mahalleri bu kuralın 3.1. paragrafına göre düzenlenmedikçe, her bir yük tankının kapasitesi 700 m³'ü geçmeyecek şekilde düzenlenmiş yük tankları ile, aşağıdakilere uygun şekilde donatılır:

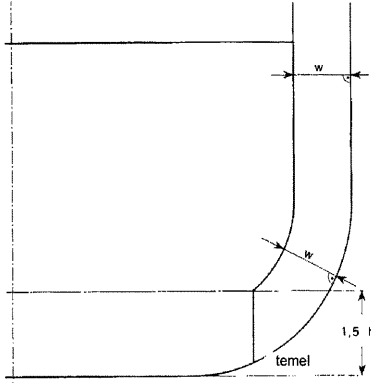
$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20000} \text{ (m)} \quad w\text{'nun asgari değeri} = 0,76 \text{ m olmak üzere.}$$

7 Tadil edilen 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin II-1/11 kuralı uyarınca yerleştirilmiş bir çatışma perdesinin ilerisine uzanan herhangi bir mahalde yük taşınmaz. Bu kural uyarınca bir çatışma perdesine sahip olması gerekmeyen bir tankerde, bu kurala göre yerleştirilmiş bir çatışma perdesiymiş gibi konumlandırılmış olan, merkez hattına dik, enine düzlemin ilerisine uzanan herhangi bir mahalde yük taşınmaz.

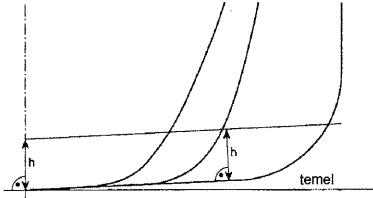
8 İdareler, bu kuralın hükümleri uyarınca inşa edilecek tankerlerin dizaynını ve inşasını onaylarken, gladora ve dabilbatım tankların veya mahallerin bakım ve kontrol ihtiyacı da dahil olmak üzere genel emniyet hususlarını dikkate alırlar.



Şekil 1 - Paragraf 3'ün amaçları doğrultusunda kargo tankının sınır çizgileri



Şekil 2 - Paragraf 4'ün amaçları doğrultusunda kargo tankının sınır çizgileri



Şekil 3 - Paragraf 6'nın amaçları doğrultusunda kargo tankının sınır çizgileri

Kural 20

6 Temmuz 1996 tarihinden önce teslim edilen tankerler için çift cidar ve çift dip gereksinimleri

1 Aksi açıkça belirtilmedikçe bu kural:

- 1 5,000 dedveyt ton ve üzerinde olan ve bu Ek'in kural 1.28.5'inde tanımlandığı üzere 6 Temmuz 1996 tarihinden önce teslim edilen tankerler için geçerlidir; ve
- 2 kural 19 ve paragraf 28.6 ile ilgili olarak kural 28'e uyan ve bu Ek'in kural 1.28.5'inde tanımlandığı üzere 6 Temmuz 1996 'dan önce teslim edilen tankerler için geçerli değildir; ve
- 3 kargo tank sınırları ile gemi bordası ve karina kaplaması arasındaki asgari mesafelere ilişkin gerekliliğin her bakımdan karşılanmasının gerekmemesi hariç, bu Ek'in 19.3.1 ve 19.3.2 veya 19.4 veya 19.5 sayılı kurallarına uyan, yukarıdaki alt paragraf 1 kapsamındaki tankerler için geçerli değildir. Bu durumda, yan koruma mesafeleri, tip 2 yük tankı konumlandırma için Uluslararası Dökme Kimyasal Kodunda belirtilenlerden daha az tutulmaz ve merkez hattındaki dip koruma mesafelerinin bu Ek'in 18.15.2 kuralına uygunluğu sağlanır.

2 Bu kuralın amaçları kapsamında:

- .1 "Ağır motorin", Örgüt tarafından kabul edilen yöntemle test edildiğinde hacimce yüzde 50'den fazlası 340°C'yi aşmayan bir sıcaklıkta damıtılan distilatlar dışındaki motorin anlamına gelir.
- .2 "fuel oil", Örgüt tarafından kabul edilen özelliklere eşdeğer kalitede ısı veya güç üretimi için yakıt olarak kullanılması amaçlanan ham petrol ağır distilatları veya kalıntıları ya da bu tür malzemelerin karışımları anlamına gelir.

3 Bu kuralın amaçları kapsamında petrol tankerleri aşağıdaki kategorilere ayrılmıştır:

- .1 "Kategori 1 tanker", yük olarak ham petrol, fuel oil, ağır motorin veya yağlama yağı taşıyan ve 20.000 dedveyt ton ve üzerinde olan ve yukarıdakilerden farklı bir petrol ürünü taşıyan, 30.000 dedveyt ton ve üzerinde olan ve bu Ek'in 1.28.4 kuralında tanımlandığı üzere, 1 Haziran 1982'den sonra teslim edilen tankerlere ilişkin gerekliliklere uymayan petrol tankeri anlamına gelir;
- .2 "Kategori 2 tanker ", yük olarak ham petrol, fuel oil, ağır motorin veya yağlama yağı taşıyan ve 20.000 dedveyt ton ve üzerinde olan ve yukarıdakilerden farklı bir petrol ürünü taşıyan, 30.000 dedveyt ton ve üzerinde olan ve bu Ek'in 1.28.4 kuralında tanımlandığı üzere, 1 Haziran 1982'den sonra teslim edilen tankerlere ilişkin gerekliliklere uyan petrol tankeri anlamına gelir; ve
- .3 "Kategori 3 tanker ", 5.000 dedveyt ton veya üzerinde, ancak bu paragrafın 1. ve 2. bentlerinde belirtilenden az olan tanker anlamına gelir.

4 Bu kuralın uygulandığı bir tankerin , en geç 5 Nisan 2005 veya geminin teslimat tarihinin yıl dönümüne veya aşağıdaki tabloda belirtilen yıla kadar, bu Ek'in 19. kuralının 2 ile 5, 7 ve 8 kulları ile paragraf 28.6 ile ilgili olarak 28. kuralının gerekliliklerine uygunluğu sağlanır:

tanker kategorisi	Tarih veya yıl
Kategori 1	5 Nisan 1982 veya öncesinde teslim edilen gemiler için 5 Nisan 2005, 5 Nisan 1982'den sonra teslim edilen gemiler için 2005
Kategori 2 ve Kategori 3	2005 Nisan 1977 veya öncesinde teslim edilen gemiler için 5 Nisan 2005 Nisan 1977'den sonra, 1 Ocak 1978'den önce teslim edilen gemiler için 2006/1978 ve 1979'da teslim edilen gemiler için 2007/1980 ve 1981'de teslim edilen gemiler için 2008/1982'de teslim edilen gemiler için 2009/1983'te teslim edilen gemiler için 2010/1984 ve sonrasında teslim edilen gemiler için

5 Bu kuralın 4. paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, Kategori 2 veya 3'e ait bir tankerin yalnızca petrol ürünleri taşıma için kullanılmayan ve kargo tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan dabilbatım veya çift cidarlar veya petrol ürünleri taşıma için kullanılmayan ve kargo tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan ancak bu kuralın 1.3 paragrafı hükümlerinden muaf olma koşullarını karşılamayan çift cidarlı mahaller ile donatılmış olması durumunda; İdare böyle bir geminin, aşağıdakilerin sağlanması koşuluyla, bu kuralın 4. paragrafında verilen tarihten sonra da faaliyetlerine devam etmesine izin verebilir:

- .1 geminin 1 Temmuz 2001'de hizmette olması;

2. İdare'nin geminin yukarıdaki koşullara uyduğunu gösteren resmi kayıtların doğrulanmasını tatmin edici olarak değerlendirmesi;
 3. yukarıda belirtilen gemi koşullarının değiştirilmemesi; ve
 4. ilgili faaliyetlerin devam etmesinin, geminin teslim tarihinden itibaren 25. yılını geçmemesi.
6. Teslim tarihinden itibaren 15 yıl veya daha fazla zaman geçen bir Kategori 2 veya 3 tankerin , Sözleşme'nin değişikliklerin bir Ek'in lahikası için uygulanabilir olan değişiklik prosedürleri ile ilgili 16. maddesinin hükümleri uyarınca kabul edilmesi, yürürlüğe koyulması ve uygulanması koşuluyla, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından tadil edilen MEPC.94(46) kararı ile kabul edilen Durum Değerlendirme Planına uygunluğu sağlanır.
7. İdare, Durum Değerlendirme Planının tatmin edici sonuçlarının İdarenin görüşüne göre geminin aynı şekilde faaliyetlerine devam etmeye uygun olduğunu garanti ediyorsa, bu faaliyetlerin geminin 2015 yılında teslim edilme tarihinin yıldönümünü veya teslim tarihinden itibaren 25. yılını (hangi tarih daha erken ise) geçmemesi koşuluyla, Kategori 2 veya 3 tankerin bu kuralın 4. paragrafında belirtilen tarihten sonra çalışmasına izin verebilir.
8. 1. Sözleşme'nin, bu kuralın 5. paragrafının uygulanmasına izin veren veya bu kuralın 7. paragrafının uygulanmasını askıya alan, geri çeken veya kendi bayrağını taşımaya yetkili bir gemiye söz konusu paragrafın uygulanmasını reddeden bir Taraf Devletin İdaresi, mevcut Sözleşme'nin Taraf Devletleri bilgilendirilmesi ve varsa uygun eylemleri uygulaması için Örgüt'e olayın ayrıntılarını derhal bildirir.
2. Mevcut Sözleşme'nin Taraf Devletleri , aşağıdaki hükümler uyarınca faaliyet gösteren tankerlerin kendi yetki alanındaki limanlara veya açık deniz terminallerine girişini reddetme hakkına sahiptir:
1. geminin 2015'teki teslim tarihinin yıldönümünü geçmesi halinde, bu kuralın 5. paragrafı.
 2. bu kuralın 7. paragrafı.
- Bu tür durumlarda ilgili Taraf Devlet, Sözleşme'nin diğer Taraf Devletlerini bilgilendirmesi için durumun ayrıntılarını Örgüte iletir.

Kural 21

ağır nitelikli petrol ürünleri taşıyan tankerlerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi

1. Bu kural:
1. teslim tarihlerinden bağımsız olarak, 600 dedveyt ton ve üzerinde olan ve ağır nitelikli petrol ürünü taşıyan tankerler için geçerlidir; ve
 2. kargo tank sınırları ile gemi bordası ve karına kaplaması arasındaki asgari mesafelere ilişkin gerekliliğin her bakımdan karşılanmasının gerekmemesi hariç, bu Ek'in 19.3.1 ve 19.3.2 veya 19.4 veya 19.5 sayılı kurallarına uyan, yukarıdaki alt paragraf 1 kapsamındaki tankerleri için geçerli değildir.

Bu durumda, yan koruma mesafeleri, tip 2 kargo tankı konumlandırma için Uluslararası Dökme Kimyasal Kodunda belirtilenlerden daha az tutulmaz ve merkez hattındaki dip koruma mesafelerinin bu Ek'in 18.15.2 kuralına uygunluğu sağlanır.

2 Bu kuralın amaçları doğrultusunda "ağır nitelikli petrol" aşağıdakilerden herhangi biri anlamına gelir:

- .1 15°C'de yoğunluğu 900 kg/m³'ten fazla olan ham petroler;
- .2 15°C'de yoğunluğu 900 kg/m³'ten fazla veya kinematik viskozitesi 50°C'de 180 mm²/s'den yüksek olan fuel oil; veya
- .3 bitüm, katran ve emülsiyonları.

3 Bu kuralın geçerli olduğu bir tankerin, 20. kuralın uygulanabilir hükümlerine uygunluğunun yanı sıra, bu kuralın 4 ile 8. paragraflarının hükümlerine de uyması sağlanır.

4 Bu kuralın 5, 6 ve 7. paragraflarının hükümlerine tabi olarak, bu kuralın geçerli olduğu tanker:

- .1 5.000 dedveyt ton ve üzerindeyse en geç 5 Nisan 2005'e kadar bu Ek'in 19. kuralının gerekliliklerine uyar; veya
- .2 600 dedveyt tonun üzerinde ancak 5.000 dedveyt tonun altında ise bu Ek'in 19.6.1 kuralının hükümlerine uygun dabilbatım tanklar veya mahallerle ve kural 19.3.1 uyarınca düzenlenmiş gladora tankları veya mahalleri ile, kural 19.6.2'de atıfta bulunulan w mesafesi gerekliliğine uygun bir şekilde ve geminin 2008 yılındaki teslimat tarihinin yıldönümünü geçmeyecek şekilde donatılır.

5 5.000 dedveyt ton ve üzerinde olan ve ağır nitelikli petrol yükü taşıyan bir tankerin yalnızca petrol ürünleri taşıma için kullanılmayan ve kargo tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan dabilbatım veya çift cidarlar veya petrol ürünleri taşıma için kullanılmayan ve kargo tankının uzunluğunun tamamı boyunca uzanan ancak bu kuralın 1.2 paragrafı hükümlerinden muaf olma koşullarını karşılamayan çift cidarlı mahaller ile donatılmış olması durumunda; İdare böyle bir geminin, aşağıdakilerin sağlanması koşuluyla, bu kuralın 4. paragrafında verilen tarihten sonra da faaliyetlerine devam etmesine izin verebilir:

- .1 geminin 4 Aralık 2003'te hizmette olması;
- .2 İdare'nin geminin yukarıdaki koşullara uyduğunu gösteren resmi kayıtların doğrulanmasını tatmin edici olarak değerlendirmesi;
- .3 yukarıda belirtilen gemi koşullarının değiştirilmemesi; ve
- .4 ilgili faaliyetlerin devam etmesinin, geminin teslim tarihinden itibaren 25. yılını geçmemesi.

6 .1 İdare, 15°C'de yoğunluğu 900 kg/m³'ten yüksek, ancak 945 kg/m³'ten düşük ham petrol taşıyan, 5.000 dedveyt ton ve üzerinde olan bir tankerin,

kural 20.6'da atıfta bulunulan Durum Değerlendirme Planının tatmin edici sonuçlarının İdarenin görüşüne göre geminin boyutu, yaşı, operasyonel alanı ve yapısal koşulları bakımından aynı şekilde faaliyetlerine devam etmeye uygun olduğunu garanti ediyor olması halinde ve bu faaliyetlerin geminin teslim edilme tarihinden itibaren 25. yılını geçmemesi koşuluyla bu kuralın 4.1. paragrafında belirtilen tarihten sonra işletilmesine devam etmesine izin verebilir.

- 2 İdare, Durum Değerlendirme Planının tatmin edici sonuçlarının İdarenin görüşüne göre geminin boyutu, yaşı, operasyonel alanı ve yapısal koşulları bakımından aynı şekilde faaliyetlerine devam etmeye uygun olduğunu garanti ediyorsa, bu faaliyetlerin geminin teslim edilme tarihinden itibaren 25. yılını geçmemesi koşuluyla, 600 dedveyt ton veya üzerinde, ancak 5.000 dedveyt tonun altında olan ve ağır nitelikli petrol yükü taşıyan bir tankerin bu kuralın 4.2. paragrafında belirtilen tarihten sonra çalışmasına izin verebilir.

7 Bu Sözleşme'ye Taraf bir Devletin İdaresi, ağır nitelikli petrol yükü taşıyan ve 600 dedveyt ton ve üzerinde olan bir tankeri, aşağıdaki durumlarda bu kuralın hükümlerinden muaf tutabilir:

- 1 münhasıran kendi yetki alanına giren bir alanda sefer yapıyor olması ya da kendi yetki alanına giren bir alanda bulunan yüzer bir ağır nitelikli petrol depolama ünitesi olarak faaliyet göstermesi halinde; veya
- 2 tankerin yetki alanı dahilinde faaliyet göstereceği ilgili Taraf Devletin, tankerin yetki alanı dahilinde faaliyet göstermesini kabul etmesi koşuluyla, münhasıran başka bir Taraf Devletin yetki alanı dahilinde sefer yapıyor olması veya başka bir tarafın yetki alanı dahilinde bulunan yüzer bir ağır nitelikli petrol ürünleri depolama ünitesi olarak faaliyet göstermesi halinde.

8 1 Sözleşme'nin, bu kuralın 5, 6 veya 7. paragrafının uygulanmasına izin veren veya uygulamayı askıya alan, geri çeken veya kendi bayrağını taşımaya yetkili bir gemiye söz konusu paragrafın uygulanmasını reddeden bir Taraf Devletin İdaresi, mevcut Sözleşme'nin Taraf Devletlerinin bilgilendirilmesi ve varsa uygun eylemleri uygulaması için Örgüt'e olayın ayrıntılarını derhal bildirir.

- 2 Uluslararası hukuk hükümlerine tabi olarak, mevcut Sözleşme'nin Tarafları, bu kuralın 5 veya 6. paragraflarının hükümleri uyarınca faaliyet gösteren tankerlerin, bir geminin emniyetini sağlama veya denizden can kurtarma amacıyla gerekli olmadıkça, kendi yetki alanındaki limanlara veya açık deniz terminallerine girişini reddetme veya kendi yetki alanlarında ağır nitelikli petrol ürününün gemiler arası transferini reddetme hakkına sahiptir. Bu tür durumlarda ilgili Taraf Devlet, Sözleşme'nin diğer Taraf Devletlerini bilgilendirmesi için durumun ayrıntılarını Örgüte iletir.

Kural 22

Pompa dairesi dip koruması

1 Bu kural, 5.000 dedveyt ton ve üzerinde olan ve 1 Ocak 2007 tarihinde veya sonrasında inşa edilen tankerler için geçerlidir.

2 Pompa dairesi, her bir dabilbatım tank veya mahallin herhangi bir enine kesitte geminin temel hattına dik açılarla ölçülen, pompa dairesinin dibi ile geminin temel hattı arasındaki *h* mesafesinin aşağıda belirtilenden az olmayacağı bir dabilbatım ile donatılır:

$h = B/15(m)$ veya
 $h = 2 m$, hangisi daha az ise.

h' 'nin asgari değeri = 1 m.

3 Taban plakasının, temel hattının en az yukarıdaki 2. paragrafta gerekli olan asgari yükseklik kadar üzerinde bulunduğu pompa dairelerinde (örneğin, gondol kış tasarımları), pompa dairesi yolunda dabilbatım bir konstrüksiyona gerek duyulmaz.

4 Dabilbatım tanklardan verimli bir emme sağlamak için balast pompalarına uygun düzenlemeler sağlanır.

5 Pompa dairesine su basmasının balast veya yük pompalama sistemini çalışmaz hale getirmeyeceği durumlarda yukarıdaki 2. ve 3. paragrafların hükümlerine bakılmaksızın, dabilbatım takılmasına gerek yoktur.

Kural 23

Kasılı olmayan denize petrol boşaltım petrol sızıntısı performansı

1 Bu kural, kural 1.28.8'de tanımlandığı üzere 1 Ocak 2010 veya sonrasında teslim edilen tankerler için geçerlidir.

2 Bu kuralın amaçları doğrultusunda aşağıdaki tanımlar geçerlidir:

- 1 "Yükleme hattı draftı (dS)", geminin ortasındaki kalıp temel hattından yaz yükleme hattına karşılık gelen su hattına olan metre cinsinden gemiye tahsis edilen dikey mesafedir. Bu kurala ilişkin hesaplamalar, tropik yükleme hattı gibi dS'yi geçebilecek draftlara bakılmaksızın, dS draftını temel alarak yapılır.
- 2 "Su hattı (dB)", geminin ortasındaki kalıp temel hattından derinliğin (Ds) %30'una karşılık gelen su hattına olan metre cinsinden dikey mesafedir.
- 3 "Genişlik (BS)", en derin yükleme hattı d_S veya altında, geminin metre cinsinden en büyük kalıp genişliğidir.
- 4 "Genişlik (B_B)", su hattı d_B veya altında, geminin metre cinsinden en büyük kalıp genişliğidir.
- 5 "Derinlik (Ds)" geminin ortasından üst güvertenin yan tarafına ölçülen metre cinsinden kalıp derinliğidir.
- 6 "Uzunluk (L)" ve "dedveyt (DW)" sırasıyla 1.19 ve 1.23 sayılı kurallarda tanımlandığı şekildedir.

3 Çatışma veya karaya oturma durumunda petrol kirliliğine karşı yeterli koruma sağlamak için aşağıdakilere uyulur:

- 1 5.000 dedveyt ton (DWT) ve üzerindeki tankerler için ortalama petrol sızıntı parametresi aşağıdaki gibidir:

$$O_M \leq 0,015 \quad C \leq 200.000 \text{ m}^3 \text{ için}$$
$$O_M \leq 0,012 + (0,003/200.000) (400.000 - C) \quad 200,000 \text{ m}^3 < C < 400,000 \text{ m}^3 \text{ için}$$

$$O_M \leq 0,012$$

$$C \geq 400.000 \text{ m}^3 \text{ için}$$

5.000 dedveyt ton (DWT) ve kapasitesi 200.0 m³ olan kombine taşıyıcılarda, kombine taşıyıcının artan yapısal mukavemeti hesaba katıldıktan sonra, aynı boyutta ve $O_M \leq 0,015$ değerine sahip standart bir çift cidarlı tankere en az eşdeğer bir petrol sızıntı performansına sahip olduğunu gösteren hesaplamaların İdareyi tatmin edecek biçimde sunulması koşuluyla, ortalama petrol sızıntı parametresi uygulanabilir.

$$O_M \leq 0,021$$

$$C \leq 100.000 \text{ m}^3 \text{ için}$$

$$O_M \leq 0,015 + (0,006/100.000) (200.000 - C) \quad 100.000 \text{ m}^3 < C \leq 200.000 \text{ m}^3 \text{ için}$$

burada:

O_M = ortalama petrol sızıntısı parametresi.

C = m³ cinsinden, %98 tank doluluğunda petrol yükünün toplam hacmi

2. 5.000 dedveyt tondan (DWT) küçük olan tankerler için:

Bir kargo tankının uzunluğu, 10 m'yi veya aşağıdaki değerlerden birini (hangisi daha büyükse) geçmez:

1. kargo tanklarının içinde boylamasına perdelerin olmadığı durumlarda:

$$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L \quad 0,2L \text{ B}'yi \text{ geçmemek kaydıyla}$$

2. kargo tanklarının içinde boylamasına merkez hattı perdelerinin olmadığı durumlarda:

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

3. kargo tanklarının içinde iki veya daha fazla boylamasına perdenin olduğu durumlarda:

1. gladora kargo tankları için: 0,2L

2. merkez kargo tankları için:

1. $\frac{b_i}{B} \geq 0,2L$ ise : 0,2L

2. $\frac{b_i}{B} < 0,2$ ise: B

- boylamasına merkez hattı perdelerinin olmadığı durumlarda:

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

- boylamasına merkez hattı perdesinin olduğu durumlarda:

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

- 4 b_i , geminin bordasından, söz konusu tankın dış, boyuna perdesine kadar olan, tahsis edilen yaz yükleme hattına karşılık gelen seviyede merkez hattına dik açılarda içeriden ölçülen asgari mesafedir.

4 Ortalama petrol sızıntısı parametresi hesaplanırken aşağıdaki genel varsayımlar geçerlidir:

- 1 Yük bloğu uzunluğu, slop tankları da dahil olmak üzere, petrol yükünün taşınması için düzenlenmiş tüm tankların baş ve kış uçları arasında uzanır.
- 2 Bu kuralın yük tanklarına atıfta bulunduğu yerler, tüm yük tanklarını, slop tanklarını ve yük bloğu uzunluğu boyunca yer alan yakıt tanklarını içerecek şekilde anlaşılır.
- 3 Gemi, trim veya meyil olmadan yük hattı draftına ds yüklenmiş kabul edilir;
- 4 Tüm petrol yük tanklarının hacimsel kapasitelerinin %98'ine kadar doldurulduğu varsayılır. Petrol yükünün nominal yoğunluğu (ρ_n) aşağıdaki gibi hesaplanır:
$$\rho_n = 1000 \text{ (DWT)/C (kg/m}^3\text{)}$$
- 5 Bu sızıntı hesaplarının amaçları doğrultusunda, aksi kanıtlanmadıkça yük tankları, balast tankları ve diğer petrol dışı mahaller dahil olmak üzere yük bloğu içindeki her mahallin geçirgenliği 0,99 olarak alınır.
- 6 Kuyuların mümkün olduğu kadar küçük olması ve kuyu dibi ile karina kaplaması arasındaki mesafenin, h kural 19.3.2'de tanımlandığı gibi olmak üzere 0,5 h'den az olmaması koşuluyla, tank konumunun belirlenmesinde emme kuyuları göz ardı edilebilir.

5 Petrol sızıntısı parametreleri birleştirildiğinde aşağıdaki varsayımlar kullanılır:

- 1 Ortalama petrol sızıntısı, borda ve karina hasarı için bağımsız olarak hesaplanmalı ve daha sonra aşağıdaki gibi boyutsuz petrollü sızıntısı parametresi O_M , birleştirilmelidir:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C$$

burada:

$O_{MS} = m^3$ cinsinden yan hasar için ortalama sızıntı miktarı; ve
 $O_{MB} = m^3$ cinsinden karina hasarı için ortalama sızıntı miktarı.

- 2 Karina hasarında, 0 m ve eksi 2,5 m gelgit koşullarıyla ortalama sızıntı için bağımsız hesaplamalar yapılmalı ve ardından aşağıdaki gibi birleştirilmelidir:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2.5)}$$

burada:

$O_{MB(0)} = 0$ m gelgit koşulu için ortalama sızıntı miktarı ve
 $O_{MB(2.5)} = m^3$ cinsinden eksi 25 m gelgit koşulu için ortalama sızıntı

miktardır.

6 Borda hasarı için ortalama sızıntı O_{MS} aşağıdaki gibi hesaplanır:

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

burada:

- i = incelenen her bir kargo tankını temsil eder;
 n = kargo tanklarının toplam sayısıdır;
 $P_{S(i)}$ = bu kuralın 8.1. paragrafına göre hesaplanan, i kargo tankının borda hasarından kaynaklı delinme olasılığıdır;
 $O_{S(i)}$ = kural 19.5'te atıfta bulunulan Rehberlerin uygulanması yoluyla önemli miktardaki yük hacminin tutulacağı kanıtlanmadığı sürece, i kargo tankının %98 doluluk oranındaki toplam hacmine eşit olduğu varsayılan, i kargo tankının borda hasarından kaynaklanan m^3 cinsinden sızıntı.
 C_3 = Kargo tankları içinde iki boyuna perdesi olan gemiler için, bu perdelerin yük bloğu boyunca kesintisiz olması ve $P_{S(i)}$ 'nin bu kurala göre geliştirilmiş olması koşuluyla, 0,77. C_3 , diğer tüm gemiler için veya $P_{S(i)}$ 'nin bu kuralın 10. paragrafına göre geliştirildiği durumlarda 1,0'a eşittir.

7 Karina hasarı için ortalama sızıntı miktarı, her gelgit durumu için aşağıdaki gibi hesaplanır:

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

burada:

- i = incelenen her bir kargo tankını temsil eder;
 n = kargo tanklarının toplam sayısıdır;
 $P_{B(i)}$ = bu kuralın 9.1. paragrafına göre hesaplanan, i kargo tankının karina hasarından kaynaklı delinme olasılığıdır;
 $O_{B(i)}$ = bu kuralın 7.3 paragrafına göre hesaplanan, m^3 cinsinden i yakıt tankından sızıntı miktarı; ve
 $C_{DB(i)}$ = bu kuralın 7.4 paragrafında tanımlandığı üzere petrol yakalamada hesaba katılacak faktör

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

burada:

$i, n, P_{B(i)}$ ve $C_{DB(i)}$ = yukarıdaki alt paragraf .1'de tanımlandığı gibi;

$O_{B(i)}$ = gelgit değişiminden sonra m^3 cinsinden i kargo tankından sızıntı

miktarı.

.3 Her bir kargo tankı için petrol sızıntısı $O_{B(i)}$, aşağıdaki varsayımlara uygun olarak basınç dengesi ilkelerine göre hesaplanır:

- 1 Gemi, gelgit değişikliği öncesi karaya oturma draftı yük hattı draftı d_s 'ye eşit olacak şekilde, sıfır trim ve meyil ile karaya oturmuş kabul edilir.
- 2 Hasardan sonraki yük seviyesi aşağıdaki gibi hesaplanır:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l) (\rho_s) - (1000 p) / g\} / \rho_n$$

burada:		
h_c	=	metre cinsinden Z_l 'nin üzerindeki yükün yüksekliği;
t_c	=	m cinsinden gelgit değişimi. Gelgitteki azalmalar negatif değerler olarak ifade edilir;
Z_l	=	metre cinsinden, yük tankındaki en alt noktanın taban hattından yüksekliği;
ρ_s	=	1.025 kg/m ³ olarak alınacak deniz suyunun yoğunluğu; ve,
p	=	bir inert gaz sistemi takılıysa, kPa cinsinden normal aşırı basınç 5 kPa'dan az olmayacak şekilde alınır; inert gaz sistemi takılı değilse, aşırı basınç 0 olarak alınabilir;
g	=	9,81 m/s ² alınacak yerçekimi ivmesi; ve
ρ_n	=	bu kuralın 4.4 paragrafına göre hesaplanan, yakıtın nominal yoğunluğu.

- 3 Karina ile sınırlandırılmış kargo tankları için, aksi kanıtlanmadıkça, petrol sızıntısı OB(i), akıntı ve dalgalardan kaynaklanan ilk değişim kayıplarını ve dinamik etkileri hesaba katmak için, kargo tankına yüklenen petrol yükünün toplam hacminin %1'inden az olmayacak şekilde alınır.
- 4 Karinada hasar olması durumunda, bir kargo tankından sızan akışın bir kısmı, petrolsüz bölmeler tarafından tutulabilir. Bu etki, aşağıdaki gibi alınacak olan her bir tank için faktör CDB(i)'nin uygulanmasıyla yaklaşık olarak hesaplanır:

$C_{DB(i)} = 0,6$; petrolsüz bölmelerle alttan sınırlandırılmış yük tankları için;

$C_{DB(i)} = 1,0$; karina ile sınırlandırılmış kargo tankları için.

8

Bir bölmenin bordadan hasar görme olasılığı P_s aşağıdaki gibi hesaplanır:

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

burada:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = hasarın X_a ve X_f ile sınırlanan uzunlamasına bölgeye yayılma olasılığı;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$ = hasarın Z_I ve Z_u ile sınırlanan dikey bölgeye yayılma olasılığı;

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = hasarın y ile tanımlanan sınırlanan enine uzanma olasılığı.

2. P_{Sa} , P_{Sf} , P_{St} , P_{Su} ve P_{Sy} bu kuralın 8.3 paragrafında verilen borda hasarı için olasılıklar tablosu kullanılarak lineer interpolasyon ile belirlenir. Burada:

P_{Sa} = hasarın tamamen X_a/L konumunun kıç tarafında olma olasılığı;

P_{Sf} = hasarın tamamen X_f/L konumunun baş tarafında olma olasılığı;

P_{St} = hasarın tamamen tankın altında olması olasılığı;

P_{Su} = hasarın tamamen tankın üzerinde olması olasılığı; ve

P_{Sy} = hasarın tamamen tankın dışında kalma olasılığı.

Bölme sınırları X_a , X_f , Z_l , Z_u ve y aşağıdaki gibi geliştirilir:

X_a = L'nin kıç terminalinden dikkate alınan kompartımanın en kıç noktasına kadar olan boylamsal mesafe, metre cinsinden;

X_f = L'nin kıç terminalinden dikkate alınan kompartımanın en baş noktasına kadar olan boylamsal mesafe, metre cinsinden;

Z_l = kalıp taban çizgisinden dikkate alınan bölmedeki en alt noktaya kadar olan dikey mesafe, metre cinsinden;

Z_u = kalıp taban çizgisinden dikkate alınan bölmedeki en üst noktaya kadar olan dikey mesafe, metre cinsinden. Z_u , D_s 'den fazla olmayacaktır; ve

y = metre cinsinden, söz konusu bölme ile borda arasındaki merkez hattına dik açılarda ölçülen minimum yatay mesafe.

3 Borda hasarı için olasılıklar tablosu

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
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} , aşağıdaki şekilde hesaplanır:

$$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 (y/B_s)) (y/B_s) \quad y/B_s \leq 0,05 \text{ için}$$

$$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} (y/B_s - 0,05) \quad 0,05 < y/B_s < 0,1 \text{ için}$$

$$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) \quad y/B_s \geq 0,1 \text{ için}$$

P_{Sy} 1'den fazla olamaz.

9 Bir bölmenin karınadan hasar görme olasılığı P_B aşağıdaki gibi hesaplanır:

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

burada:

$$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} = \text{hasarın } X_a \text{ ve } X_f \text{ ile sınırlanan uzunlamasına bölgeye yayılma olasılığı};$$

$$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} = \text{hasarın } Y_p \text{ ve } Y_s \text{ ile sınırlanan enine bölgeye yayılma olasılığı}; \text{ ve}$$

$$P_{BV} = 1 - P_{Bz} = \text{hasarın } z \text{ ile tanımlanan sınırdan yukarıya dikey uzanma olasılığı};$$

- 2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} , ve P_{Bz} , bu kuralın 9.3 paragrafında verilen karina hasarı için olasılıklar tablosu kullanılarak lineer interpolasyon ile belirlenir. Burada:

P_{Ba} = hasarın tamamen X_a/L konumunun kıç tarafında olma olasılığı;

P_{Bf} = hasarın tamamen X_f/L konumunun baş tarafında olma olasılığı;

P_{Bp} = hasarın tamamen tankın iskele tarafında olma olasılığı;

P_{Bs} = hasarın tamamen tankın sancak tarafında olması olasılığı; ve

P_{Bz} = hasarın tamamen tankın altında olması olasılığı.

Bölme sınırları X_a , X_f , Y_p , Y_s ve z aşağıdaki gibi geliştirilir:

bu kuralın 8.2 paragrafında belirtildiği üzere X_a ve X_f ;

Y_p = dB su hattında veya altında bulunan kompartmanın en iskele noktasından, gemi merkez hattının $BB/2$ 'den sancak tarafına doğru dikey bir düzleme olan, metre cinsinden enine mesafe;

Y_s = dB su hattında veya altında bulunan kompartmanın en sancak noktasından, gemi merkez hattının $BB/2$ 'den sancak tarafına doğru dikey bir düzleme olan, metre cinsinden enine mesafe; ve

z = bölmenin uzunluğu boyunca z 'nin asgari değeri, burada, herhangi bir uzunlamasına konumda, z , uzunlamasına konumdaki alt kabağın alt noktasından, uzunlamasına konumdaki bölmenin alt noktasına olan, metre cinsinden dikey mesafedir.

3 Karina hasarı için olasılıklar tablosu

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_D/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} , aşağıdaki şekilde hesaplanır:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_5) (z/D_5) \quad z/D_5 \leq 0,1 \text{ için}$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 (z/D_5 - 0,1) \quad z/D_5 > 0,1 \text{ için.}$$

P_{Bz} 1'den fazla olamaz.

10 Bu kural, her bir yük tankından ortalama dış sızıntıya katkıları üzerinden bir toplamının yapıldığı basitleştirilmiş bir olasılık yaklaşımı kullanır. Perdelerde/güvertelerde basamakların/oyukların oluşması ve eğimli perdeler ve/veya belirgin bir gövde eğriliği ile karakterize olanlar gibi belirli dizaynlar için daha titiz hesaplamalar uygun olabilir. Bu tür durumlarda aşağıdaki hesaplama prosedürlerinden biri uygulanabilir:

1. Yukarıda 8 ve 9. maddelerde atıfta bulunulan olasılıklar, varsayımsal alt bölmelerin uygulanması ile daha hassas biçimde hesaplanabilir.
2. Yukarıda 8 ve 9. maddelerde atıfta bulunulan olasılıklar, kural 19.5'te atıfta bulunulan rehberde yer alan olasılık yoğunluk fonksiyonlarının doğrudan uygulanması yoluyla hesaplanabilir.
3. Petrol sızıntı performansı, kural 19.5'te atıfta bulunulan rehberde açıklanan yöntemle uygun olarak değerlendirilebilir.

11 Boru tesisatı düzenlemeleriyle ilgili olarak aşağıdaki hükümler geçerlidir:

- 1 Geminin bordasından 0,30D_s'den az veya geminin karinasından 0,30D_s'den az bir konumda bulunan yük tanklarının içinden geçen boru hatları, herhangi bir yük tankına açıldıkları noktada valfler veya benzeri kapatma cihazları ile donatılır. Tanklarda petrol yükü bulunduğu anda bu valfler , yalnızca temel yük operasyonları için gerekli olan yük transferi için açılacakları durumlar dışında, denizde herhangi bir zamanda kapalı tutulur.
- 2 Acil hızlı yük transfer sistemi veya kaza durumunda petrol sızıntısını azaltmak için düzenlenmiş başka bir sistemin kullanılması yoluyla petrol sızıntısının azaltılmasına ilişkin durumlar, ancak sistemin etkinliği ve emniyetine dair yönleri Örgüt tarafından onaylandıktan sonra dikkate alınabilir. İlgili onaya kural 19.5'te atıfta bulunulan rehberin hükümleri uyarınca başvurulur.

Kural 24

Hasar varsayımları

1 Kural 25 ve 26 uyarınca tankerlerinden varsayımsal petrol sızıntısını hesaplamak amacıyla, geminin borda ve karinasındaki paralelyüzün hasar kapsamının üç boyutunun aşağıdaki gibi olduğu varsayılır. Karina hasarlarında, tankerin belirtilen kısımlarına ayrı ayrı uygulanacak iki koşul belirlenmiştir.

.1 Borda hasarı:

- 1 Boylamasına uzantı (l_b): $1/3 L^{2/3}$ veya 14,5 metre; hangisi daha az ise.
- 2 Enine genişlik (t_b) (tahsis edilen yaz friborduna karşılık gelen seviyede, merkez hattına dik açılarda geminin bordasından içe doğru): B/5 veya 11,5 metre; hangisi daha az ise.
- 3 Dikey uzantı (v_b): temel hattan yukarıya doğru sınırsız

.2 Karina hasarı:

- 1 Boylamasına uzantı (l_s): Geminin ileri dikmesinden Geminin başka bir bölümü itibaren 0,3 L için L/10 L/10 veya 5 metre; hangisi daha az ise.
- 2 Enine uzantı (t_s): B/6 veya 10 metre; 5 metreden az olmamak kaydıyla hangisi daha az ise
- 3 Temel hattan dikey uzantı (v_s): B/15 veya 6 metre; hangisi daha az ise.

2 Bu kuralda verilen semboller, bu bölümde geçtikleri yerlerde bu kuralda tanımlanan anlamlarını ifade ederler.

Kural 25

Varsayımsal petrol sızıntısı

1 Borda hasarı (O_b) ve karina hasarı (O_s) durumunda varsayımsal petrol sızıntısı, bu Ek'in 24. kuralında tanımlandığı üzere geminin uzunluğu boyunca mümkün olan tüm konumların hasar gören bölmeleri ile ilgili olarak, aşağıdaki formüller kullanılarak hesaplanır.

- .1 Borda hasarları için:

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

- .2 Karina hasarları için:

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

burada: W_i = bu Ek'in 24. kuralında belirtildiği gibi hasar gördüğü varsayılan bir gladora tankının metreküp cinsinden hacmi; Ayrılmış bir balast tankı için W_i sıfıra eşit alınabilir.

C_i = bu Ek'in 24. kuralında belirtildiği gibi hasar gördüğü varsayılan bir merkez tankının metreküp cinsinden hacmi; Ayrılmış bir balast tankı için C_i sıfıra eşit alınabilir.

K_i = $1 - b_i/t_c$, b_i t_c 'ye eşit veya daha büyükse, K_i sıfır alınır.

Z_i = $1 - h_i/v_s$, h_i v_s 'ye eşit veya daha büyükse, Z_i sıfır alınır.

b_i ayrılmış yaz yükleme hattına karşılık gelen seviyede, geminin bordasından merkez hattına dik açılarda içeriden ölçülen, ilgili gladora tankının metre cinsinden genişliği.

h_i = ilgili dabilbatımın metre cinsinden asgari derinliği; dabilbatım ile donatılmış olmadığı durumlarda h_i sıfır alınır.

Bu paragrafta verilen semboller, bölüm içinde geçtikleri yerlerde bu kuralda tanımlanan anlamlarını ifade ederler.

2 Bu Ek'in 24. kuralında tanımlandığı üzere l_c 'den daha az bir uzunluğa sahip boş bir mahal veya ayrılmış balast tankının gladora petrol tankları arasında bulunduğu durumda, (I) formülündeki O_c , W_i hacmi temel alınarak hesaplanır; burada W_i , mahale bitişik olan bu tür bir tankın gerçek hacmi (eşit kapasitede olmaları halinde) veya iki tanktan küçük olanının gerçek hacmidir (kapasiteleri farklı ise) ve aşağıda tanımlandığı üzere S_i ile çarpılır ve söz konusu çarpışma ile ilgili olan diğer tüm sahra tanklarının gerçek tam hacmi dikkate alınır.

$$S_i = 1 - l_i/l_c$$

burada l_i = ilgili boş mahal veya ayrılmış balast tankının metre cinsinden uzunluğudur.

3 .1 Yalnızca boş veya yukarıdaki tanklarda yükün taşındığı durumlarda temiz su taşıyan dabilbatım tankları dikkate alınır.

2. Dabilbatım, ilgili tankın tüm uzunluğu ve genişliği boyunca uzanmıyorsa, yokmuş gibi kabul edilir ve tankların karına hasarı alanının üzerindeki hacim, tankın söz konusu kısmı bir dabilbatım montajı dolayısıyla hasar görmüş kabul edilmediği durumlarda dahi formül (II)'ye dahil edilir.
3. Emme kuyularının fazla büyük alanlara sahip olmaması ve tankın altında asgari bir mesafe boyunca uzanması ve hiçbir durumda dabilbatım yüksekliğinin yarısından fazla olmaması koşuluyla, h_i değerinin belirlenmesinde emme kuyuları ihmal edilebilir. Böyle bir kuyunun derinliği, dabilbatım yüksekliğinin yarısından fazlaysa h_i , dabilbatım yüksekliğinden kuyu yüksekliğinin çıkarılmasıyla elde edilir.

Dabilbatım içine monte edilmiş olması halinde bu tür kuyulara açılan borular, borularda hasar olması durumunda petrolün dışarı sızmasını önlemek için hizmet verilen tanka bağlantı noktasında bulunan valfler veya diğer kapatma düzenekleri ile donatılır. Bu borular karınadan mümkün olduğunca yükseğe kurulur. Tanklarda petrol yükü bulunduğu anda bu valfler, yalnızca geminin trimlenmesi amacıyla gerekli olan yük transferi için açılacakları durumlarda, denizde herhangi bir zamanda kapalı tutulur.

4. Karına hasarının aynı anda dört merkez tankı kapsadığı durumda, O_s değeri aşağıdaki formüle göre hesaplanabilir:

$$O_s = 1/4 (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

5. İdare, karına hasarı durumunda, her kargo tankında acil durum yüksek emme özelliği olan ve hasar görmüş bir tank veya tanklardan ayrılmış balast tanklarına veya yeterli boşluğa sahip olmalarından emin olunabiliyorsa kullanılabilir kargo tankı kapasitesine aktarabilen, kurulu bir yük transfer sistemini kullanabilir. Böyle bir sistemin kullanılabilirliği, iki saatlik çalışma ile hasar gören ilgili tanklardan en büyüğünün yarısına eşit miktarda yük transfer edilebilmesine ve balast veya yük tanklarında eşdeğer alım kapasitesinin mevcudiyetine bağlıdır. Bu, O_s 'nin formül (III)'e göre hesaplanmasına izin verilmesi ile sınırlıdır. Bu tür emişlerin boruları, asgari olarak karına hasarının dikey uzunluğu vs'den az olmayan bir yükseklığe monte edilir. İdare, kabul ettiği düzenlemelere ilişkin bilgileri, Sözleşme'nin diğer Taraflarına dağıtılmak üzere Örgüt'e iletir.

6. Bu kural, kural 1.28.8'de tanımlandığı üzere 1 Ocak 2010 veya sonrasında teslim edilen petrol tankerleri için geçerli değildir.

Kural 26

Kargo tanklarının boyut ve düzenlemelerine ilişkin sınırlamalar

1. Bu kuralın 7. paragrafında belirtilen durumlar dışında:
 1. kural 1.28.2'de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979'dan sonra teslim edilen ve 150 groston ve üzerinde olan her tankerin ve
 2. aşağıdaki kategorilerden birine giren, kural 1.28.1'de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979 tarihinde veya öncesinde teslim edilen ve 150 groston ve üzerinde olan her tankerin:

- .1 teslim tarihi 1 Ocak 1977'den sonra olan bir tanker; veya
- .2 aşağıdaki koşulların her ikisinin de geçerli olduğu bir tanker:
 - .1 teslimatının 1 Ocak 1977'den sonra olmaması; ve
 - .2 inşa sözleşmesinin 1 Ocak 1974'ten sonra yapılmış olması veya öncesinde inşa sözleşmesinin söz konusu durumlarda 30 Haziran 1974'te omurgaya konmuş veya benzer bir inşa aşamasında olması.

bu kuralın hükümlerine uygunluğu sağlanır.

2 Tankerlerin yük tanklarının boyut ve düzenlemeleri, bu Ek'in Kural 25'in hükümleri uyarınca varsayımsal sızıntı O_c veya O_s 'nin geminin boyunca herhangi bir yerde 30.000 metreküp veya $400 \sqrt[3]{DWT}$ 'yi (hangisi daha büyükse) geçmeyecek ve azami 40.000 metreküp olacak şekilde ayarlanır.

3 Bir tankerin herhangi bir gladora tankının hacmi, bu kuralın 2. paragrafında atıfta bulunulan varsayımsal petrol sızıntısı sınırlarının yüzde 75'ini aşmaz. Herhangi bir merkezi kargo tankının hacmi 50.000 metreküpü geçmez. Bununla birlikte, bu Ek'in 18. kuralında tanımlanan ayrılmış balastlı tankerlerde, her birinin boyu l_c 'yi aşan iki ayrılmış balast tankı arasında yer alan bir gladora tankının izin verilen hacmi, gladora tanklarının genişliğinin l_c 'yi aşması koşuluyla, varsayımsal petrol sızıntısının azami sınırına kadar artırılabilir.

4 Bir kargo tankının uzunluğu, 10 m'yi veya aşağıdaki değerlerden birini (hangisi daha büyükse) geçmez:

- .1 kargo tanklarının içinde boylamasına perdelerin olmadığı durumlarda:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} - 0.1)L \quad 0,2L \text{ } B\text{'yi geçmemek kaydıyla}$$

- .2 kargo tanklarının içinde boylamasına merkez hattı perdelerinin olmadığı durumlarda:

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

- .3 kargo tanklarının içinde iki veya daha fazla boylamasına perdenin olduğu durumlarda:

- .1 gladora kargo tankları için: 0,2L

- .2 merkez kargo tankları için:

- .1 $\frac{b_i}{B}$ beşte birine eşit veya daha fazlaysa: 0,2L

- .2 $\frac{b_i}{B}$ beşte birinden azsa:

- boylamasına merkez hattı perdelerinin olmadığı durumlarda:

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

- boylamasına merkez hattı perdesinin olduğu durumlarda:

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

- 4 b_i , geminin bordasından, söz konusu tankın dış boyuna perdesine kadar olan, tahsis edilen yaz yüküleme hattına karşılık gelen seviyede merkez hattına dik açılarda içeriden ölçülen asgari mesafedir.
- 5 Bu kuralın 2, 3 ve 4. paragraflarında belirlenen hacim sınırlarını aşmamak için ve kabul edilen yük transfer sistemi tipinden bağımsız olarak; bu sistemin iki veya daha fazla kargo tankını birbirine bağladığı durumda, tankları birbirinden ayırmak için valfler veya diğer benzer kapatma cihazları sağlanır. Bu valfler veya cihazlar, tanker denizdeyken kapatılır.
- 6 Geminin bordasından t_c 'den az veya geminin karinasından v_c 'den az bir konumda bulunan kargo tanklarının içinden geçen boru hatları, herhangi bir yük tankına açıldıkları noktada valfler veya benzeri kapatma cihazları ile donatılır. Tanklarda petrol yükü bulunduğunda bu valfler, yalnızca geminin trimlenmesi amacıyla gerekli olan yük transferi için açılacakları durumlar dışında, denizde herhangi bir zamanda kapalı tutulur.
- 7 Bu kural, kural 1.28.8'de tanımlandığı üzere 1 Ocak 2010 veya sonrasında teslim edilen tankerler için geçerli değildir.

Kural 27

Hasarsızlık stabilitesi

1 Kural 1.28.7'de tanımlandığı gibi, 1 Şubat 2002'de veya sonrasında teslim edilen ve 5.000 dedveyt ton ve üzerinde olan tanker, bu kuralın 1.1 ve 1.2. paragraflarında belirtilen hasarsızlık stabilitesi kriterlerine, uygun şekilde, yük ve balast yüküleme sırasında en kötü koşullar altında herhangi bir çalışma draftında ve sıvı transfer operasyonlarının ara aşamaları da dahil olmak üzere iyi çalışma uygulamalarıyla tutarlı biçimde uyar. Her koşulda balast tanklarının boş olduğu varsayılır.

- 1 Limanda, 0° meyilde ölçülen serbest yüzey için düzeltilmiş ilk metasentrik yükseklik GMO , 0,15 m'den az olmamalıdır;
- 2 Denizde aşağıdaki kriterler uygulanır:
 - 1 düzeltme kolu eğrisi altındaki alan (GZ eğrisi) $\phi = 30^\circ$ yan yatma açısına kadar en az 0.055 m.rad ve $\phi = 9^\circ$ seviyesine veya bu açının 40° altında olması halinde aşağı su dolumu açısına ϕ_f kadar en az 0,09 m.rad olmalıdır. Ayrıca düzeltme kolu eğrisi altındaki alan (GZ eğrisi) 30° ve 40° yan yatma açıları arasında veya bu açının 40° altında olması halinde 30° ve ϕ_f arasında en az 0,03 m.rad olmalıdır
 - 2 düzeltme kolu GZ, 30° 'ye eşit veya daha büyük bir meyil açısında en az 0,20 m olmalıdır;

- 3 azami düzeltme kolu, tercihen 30°'yi aşan, ancak 25°'den az olmayan bir meyil açısında olmalıdır; ve
 - 4 0° meyilde ölçülen serbest yüzey için düzeltilmiş ilk metasentrik yükseklik G_{M0}, 0,15 m'den az olmamalıdır.
- 2 Bu kuralın 1. paragrafının gereklilikleri, dizayn tedbirleri ile karşılanır. Kombine taşıyıcılar için basit, destekleyici operasyonel prosedürlere izin verilebilir.
- 3 Bu kuralın 2. paragrafında atıfta bulunulan sıvı transferi işlemleri için destekleyici operasyonel prosedürler, aşağıdakileri sağlayan yazılı prosedürlerin kaptana sunulması anlamına gelir:
- 1 İdare tarafından onaylanmış olması;
 - 2 sıvı transferine özel herhangi bir koşulda ve yük yoğunluklarının muhtemel aralığında, yük ve balast tanklarının boş olduğunu ve stabilite kriterlerinin sağlanmasına izin verdiğini göstermesi; Boş tanklar sıvı transfer operasyonları sırasında değişiklik gösterebilir ve kriterleri karşılamaları koşuluyla herhangi bir kombinasyonda olabilir;
 - 3 sıvı transfer operasyonlarından sorumlu zabıt tarafından kolaylıkla anlaşılabilir olması;
 - 4 planlı yük/balast transfer operasyonları sırasını sağlaması;
 - 5 grafik veya tablo halindeki stabilite performans kriterleri kullanılarak elde edilen ve gerekli stabilite karşılaştırmalarına izin vermesi;
 - 6 sorumlu zabıtın kapsamlı matematiksel hesaplamalar yapmasını gerektirmemesi;
 - 7 tavsiye edilen değerlerden sapma halinde ve acil durumlarda, sorumlu zabıt tarafından gerçekleştirilecek düzeltici eylemleri öngörmesi; ve
 - 8 onaylanmış trim ve stabilite kitapçığında, yük/balast transferi kontrol istasyonunda ve stabilite hesaplarının yapıldığı herhangi bir bilgisayar yazılımında açıkça gösterilmesi.

Kural 28

Bölmeleme ve hasar stabilitesi

1 Kural 1.28.2'de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979 tarihinden sonra teslim edilen ve 150 groston ve üzerinde olan tankerin, bu kuralın 2. paragrafında belirtilen varsayılan borda veya karına hasarının, geminin trim ve mukavemetinin yanı sıra yüklerin bağlı yükleri ile de tutarlı gerçek kısmı veya tam yük koşullarını yansıtan herhangi bir çalışma draftında bu kuralın 3. paragrafında belirtilen bölmeleme ve hasar stabilitesi kriterlerine uyması sağlanır. Bu hasar, geminin uzunluğu boyunca aşağıdaki şekilde muhtemel olan bütün konumlara uygulanır:

- 1 uzunluğu 225 metreden fazla olan tankerlerde gemi uzunluğu boyunca herhangi bir yer;
- 2 uzunluğu 150 metreden fazla ancak 225 metreyi geçmeyen tankerlerde, kıçta bulunan makine mahallini sınırlayan kıç veya baş perde hariç, gemi uzunluğu boyunca herhangi bir yer. Makine mahalli tek, su basabilir bir kompartıman olarak değerlendirilir; ve

- 3 uzunluğu 150 metreyi geçmeyen tankerlerde, makine mahalli hariç olmak üzere bitişik enine perdeler arasında, gemi uzunluğu boyunca herhangi bir yerde. Uzunlukları 100 metre veya daha az olan tankerler için, bu kuralın 3. paragrafının tüm gerekliliklerinin geminin operasyonel niteliklerini önemli ölçüde bozmadan yerine getirilemediği durumlarda, İdareler bu gerekliliklerin hafifletilmesine izin verebilir.

Tankerin, kargo tanklarında herhangi bir slaç hariç petrol taşımadığı balast koşulları dikkate alınmaz.

2 Varsayılan hasarın kapsamı ve niteliği ile ilgili olarak aşağıdaki hükümler uygulanır:

.1 Borda hasarı:

- 1 Boylamasına uzantı: $\frac{1}{3} \left(\frac{B}{L^{\frac{2}{3}}} \right)$ veya 14,5 metre; hangisi daha az ise.
- 2 Enine genişlik (yaz yükleme hattı seviyesinde, merkez hattına dik açılarda geminin bordasından içe doğru): $\frac{B}{5}$ veya 11,5 metre; hangisi daha az ise 5
- 3 Dikey uzantı: Merkez hattında karina kaplamasının kalıp hattından, yukarı doğru sınırsız ölçülür

.2 Karina hasarı:

- 1 Boylamasına uzantı: Geminin ileri dikmesinden itibaren 0,3 L için $\frac{1}{3} \left(\frac{B}{L^{\frac{2}{3}}} \right)$ veya 14,5 metre; hangisi daha az ise. Geminin başka bir bölümü $\frac{1}{3} \left(\frac{B}{L^{\frac{2}{3}}} \right)$ veya 5 metre; hangisi daha az ise
- 2 Enine uzantı: $\frac{B}{6}$ veya 10 metre; hangisi daha az ise $\frac{B}{6}$ veya 5 metre; hangisi daha az ise
- 3 Dikey uzantı: $\frac{B}{15}$ veya 6 metre, 15 hangisi daha az ise, merkez hattında karine kaplamasının kalıp hattından ölçülür $\frac{B}{15}$ veya 6 metre, 15 hangisi daha az ise, merkez hattında karine kaplamasının kalıp hattından ölçülür

- .3 Bu paragrafın 2.1 ve 2.2 numaralı alt paragraflarında belirtilen azami hasar boyutundan daha az herhangi bir hasar, daha ağır bir duruma neden olacaksa, bu hasar dikkate alınır.

- 4 Bu kuralın 1.1 ve 1.2 alt paragraflarında belirtildiği gibi enine perdeleri içeren hasarın öngörüldüğü durumlarda, enine su geçirmez perdeler, etkili kabul edilebilmeleri için asgari olarak bu paragrafın 2.1 alt paragrafında belirtilen varsayılan hasarın boyuna uzunluğuna eşit mesafede yerleştirilir. Enine perdelerin daha az bir mesafede yerleştirildiği durumlarda, su basan bölmelerin belirlenmesi amacıyla, bu hasar kapsamı içinde bu perdelerden bir veya daha fazlasının mevcut olmadığı varsayılacaktır.
 - 5 Bitişik enine su geçirmez perdeler arasındaki hasarın bu kuralın 1.3 alt paragrafında belirtildiği gibi olacağına öngörüldüğü durumlarda, aşağıdaki durumlar dışında hiçbir ana enine perde veya gladora tanklarını veya karina tanklarını sınırlayan bir enine perdenin hasarlı olduğu varsayılmaz:
 1. bitişik perdelerin aralığının bu paragrafın 2.1 alt paragrafında belirtilen varsayılan hasarın boyuna uzunluğundan daha az olması; veya
 2. uzunluğu 3,05 metreden fazla olan bir enine perdede, varsayılan hasarın nüfuz kapsamı içinde yer alan bir basamak veya girinti olması. Kıç pik perdesi ve kıç pik tank üstü tarafından oluşturulan basamak, bu kuralın amaçları doğrultusunda basamak olarak kabul edilmez.
 - 6 Borular, kanallar veya tüneller, hasar kapsamında yer alıyorsa, her bir hasar durumunda su basacağı varsayılan bölümler dışındaki bölümlere aşamalı olarak su basmayacak şekilde düzenlemeler yapılır.
- 3 Petrol tankerleri, aşağıdaki gereklilikleri karşılamaları halinde hasar stabilitesi kriterlerine uyduğu şeklinde değerlendirilir:
- 1 Nihai su hattı batma, yana yatma ve tirim dikkate alınarak, kademeli su basmasının gerçekleşebileceği herhangi bir açıklığın alt kenarının altında tutulur. Bu açıklıklar, hava geçirmez kapılar veya ambar kapakları vasıtasıyla kapatılan hava borularını ve açıklıkları içerir ve su geçirmez menholler ve lumbuzlar, güvertenin yüksek düzeyde hasarsızlığını gözetken küçük su geçirmez ambar kapakları, uzaktan kumandalı su geçirmez sürgülü kapılar ve açılmayan tipte yan lumbuzlar vasıtasıyla kapatılan açıklıklar hariç tutulabilir.
 - 2 Su basmasının son aşamasında, güverte kenarında herhangi bir batma olmaması durumunda bu açının 30°'ye kadar artırılabilmesi koşuluyla, simetrik olmayan taşkın nedeniyle oluşan meyil açısı 25°'yi geçmez.
 - 3 Su basmasının son aşamasındaki stabilize araştırılır ve düzeltme kolu eğrisinin 0,1°'lik aralık içinde en az 20 m'lik bir azami artık düzeltme kolu ile ilişkili olarak denge konumunun ötesinde asgari 20°'lik aralığa sahip olması ve eğrinin altındaki bu aralıkta kalan alanın 0,0175 metre-radyandan az olmaması halinde yeterli kabul edilebilir. Korunmasız açıklıklar, ilgili alanı su basacağı varsayılmadıkça bu aralıkta batınlamaz. Bu aralıkta, bu paragrafın 3.1. alt paragrafında bahsedilen açıklıklardan herhangi birinin veya su geçirmeyecek şekilde kapatılabilen diğer açıklıkların batmasına izin verilebilir.
 - 4 İdare, su basmasının ara aşamalarında stabilitenin yeterli düzeyde olduğundan tatmin olur.

- 5 Kurulu ise valfler veya çapraz tesviye şişeleri gibi mekanik yardımcıları gerektiren dengeleme düzenlemeleri, bir yana yatma açısını azaltmak veya bu paragrafın 3.1, 3.2 ve 3.3 sayılı alt paragraflarının gereklilikleri karşılamak için asgari artık stabilite aralığını elde etmek için değerlendirilmez ve yeterli artık stabilite dengelemenin uygulandığı tüm aşamalarda korunur. geniş bir çapraz kesit alanının tünelleri ile birbirine bağlı olan mahaller ortak olarak kabul edilebilir.
- 4 Bu kuralın 1. paragrafının gereklilikleri, geminin dizayn özelliklerini, hasarlı kompartımanların düzenlemelerini, konfigürasyonunu ve içeriğini, sıvıların dağılımını, nispi yoğunluklarını ve serbest yüzey etkilerini dikkate alan hesaplamalarla teyit edilir. Hesaplamalar aşağıdakileri temel olarak yapılır:

- 1 Herhangi bir boş veya kısmen dolu tank, taşınan yüklerin nispi yoğunluğu ve ayrıca hasarlı bölmelerden herhangi bir sıvı sızıntısı dikkate alınır.
- 2 Hasar sonucu su basan mahaller için varsayılan geçirgenlikler aşağıdaki gibidir:

Mahal	Geçirgenlik
Storlara ayrılmış	0,60
Yaşam mahali	0,95
Makine	0,85
Boş hacimler	0,95
Sarf sıvıları için	0 ila 0,95
Diğer sıvılar için	0 ila 0,95

- 3 Borda hasarının doğrudan üzerindeki herhangi bir üst yapının kaldırma kuvveti dikkate alınmaz. Ancak, hasarlı mahalden su geçirmez perdelerle ayrılmış olmaları ve bu hasarsız mahallerle ilgili olarak bu kuralın 1. paragrafındaki gerekliliklere uyulması şartıyla, hasarın kapsamını aşan üst yapıların su altında kalmayan kısımları dikkate alınabilir. Üst yapıdaki su geçirmez perdelerde menteşelenmiş, su geçirmez kapılar kabul edilebilir.
 - 4 Serbest yüzey etkisi, her bir ayrı kompartıman için 5°'lik bir meyil açısında hesaplanır. İdare, kısmen doldurulmuş tanklar için serbest yüzey hesaplamalarının 5°'den büyük meyil açısıyla yapılmasını gerekli kılabılır veya buna izin verebilir.
 - 5 İşletme malzemesi sıvılarının serbest yüzeylerinin etkisinin hesaplanmasında, her sıvı türü için en az bir enine çift veya tek merkez hattı tankının serbest bir yüzeye sahip olduğu ve dikkate alınacak tank veya tank kombinasyonunun serbest yüzey etkisi en büyük olanlar olduğu varsayılır.
- 5 Bu kuralın geçerli olduğu her tankerin kaptanına ve bu kuralın geçerli olduğu kendiliğinden tahrikli olmayan bir tankerden sorumlu kişiye, onaylanmış bir formda aşağıdakiler sağlanır:

- 1 bu kuralın hükümlerine uygunluğu sağlamak için gerekli, yükleme ve yük dağılımına ilişkin bilgiler; ve

- .2 bu kuralın 1.3 alt paragrafında izin verilmiş olabilecek gevşetmelerin etkisi de dahil olmak üzere, bu kural ile öngörülen şekilde geminin hasar stabilite kriterlerine uyma kabiliyetine ilişkin veriler.

6 Kural 1.28.6 ile tanımlandığı üzere 6 Temmuz 1996'da veya sonrasında teslim edilen ve 20.000 dedveyt ton ve üzerinde olan tankerler için, bu kuralın 2.2 paragrafında öngörülen hasar varsayımları aşağıdaki varsayılan eğimli karina hasarı ile desteklenir:

- .1 boylamasına uzantı:
 - .1 75.000 dedveyt ton ve üzerindeki gemiler için:
Geminin ileri dikmesinden ölçülen 0,6L;
 - .2 75.000 dedveyt tondan küçük olan gemiler için:
Geminin ileri dikmesinden ölçülen 0,4L;
- .2 enine uzantı: karinada herhangi bir yerde B/3
- .3 dikey uzantı: dış gövdenin çatlaması.

Kural 29

Slop tankları

1 Bu Ek'in 3. kuralının 4. paragrafının hükümlerine tabi olarak, 150 groston ve üzerinde olan tankerlere bu kuralın 2.1 ila 2.3 paragraflarının hükümlerine uygun slop tankı düzenlemeleri sağlanır. Kural 1.28.1'de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979 tarihinde veya öncesinde teslim edilen tankerlerde, herhangi bir kargo tankı, slop tankı olarak tahsis edilebilir.

2.1 Kargo tanklarının temizlenmesi ve kirli balast kalıntılarının ve tank yıkamalarının kargo tanklarından İdare tarafından onaylanmış bir slop tankına aktarılması için yeterli imkanlar sağlanır.

2.2 Bu sistemde, denize boşaltılan herhangi bir atık suyun; bu Ek'in 34. kuralının hükümlerine uygun olacak şekilde petrollü atıkların bir slop tankına veya slop tankları kombinasyonuna aktarılmasına yönelik düzenlemeler sağlanır.

2.3 Slop tankı veya slop tankları kombinasyonunun düzenlemelerinin, tank yıkamaları, slaç ve kirli balast kalıntıları sonucu ortaya çıkan atıkları tutmak için gerekli kapasiteye sahip olması sağlanır. Slop tankı veya tanklarının toplam kapasitesi, İdarenin kabul edebileceği aşağıdaki durumlar hariç, geminin petrol taşıma kapasitesinin yüzde 3'ünden az olmaz:

- .1 tank yıkama düzenlemelerinin, slop tankı veya tanklarının yıkama suyuyla yüklendiğinde bu suyun tank yıkaması ve uygulanabilir olduğu yerlerde sisteme ilave su eklenmeksizin edüktörler için tahrik akışkanı sağlamaya yeterli olduğu durumlarda, yüzde 2;
- .2 ayrılmış balast tankları veya ayrılmış temiz balast tanklarının bu Ek'in 18. kuralı uyarınca sağlandığı durumlarda veya bu Ek'in 3. kuralı uyarınca ham petrol yıkama kullanan bir kargo tankı temizleme sisteminin kurulu olduğu durumlarda, yüzde 2. Tank yıkama düzenlemelerinin, slop tankı veya tanklarının yıkama suyuyla yüklendiğinde bu suyun tank yıkaması ve uygulanabilir olduğu

yerlerde sisteme ilave su eklenmeksizin edüktörler için tahrik akışkanı sağlamaya yeterli olduğu durumlarda, bu kapasite yüzde 1,5'e düşürülebilir; ve

- 3 petrol yükünün yalnızca pürüzsüz duvarlara sahip tanklarda taşındığı kombine taşıyıcılar için yüzde 1. Tank yıkama düzenlemelerinin, slop tankı veya tanklarının yıkama suyuyla yüklendiğinde bu suyun tank yıkaması ve uygulanabilir olduğu yerlerde sisteme ilave su eklenmeksizin edüktörler için tahrik akışkanı sağlamaya yeterli olduğu durumlarda, bu kapasite yüzde 0,8'e düşürülebilir.

2.4 Slop tankları aşırı türbülans ve petrol veya petrollü su emülsiyonun sürüklenmesinden kaçınmak amacıyla girişlerin, çıkışların, bölmelerin ve konumlarına özellikle dikkat edilerek tasarlanır.

3 Kural 1.28.2' de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979 tarihinden sonra teslim edilen ve 70.000 dedveit ton ve üzerinde olan tankerlere en az iki slop tankı sağlanır.

Kural 30

Pompalama, boru tesisatı ve tahliye düzenekleri

1 Her tankerde , geminin açık güvertesinin her iki tarafında kirli balast suyunun veya petrol ile kirlenmiş suyun tahliyesi amacıyla atık alım tesislerine bağlantı için bir tahliye manifoldu bulundurulur.

2 150 groston ve üzerindeki her tankerde, bu Ek'in 34. kuralı uyarınca izin verilebilecek yük tankı mahallerinden balast suyu veya petrolle kirlenmiş suyu denize boşaltma amaçlı boru hatları açık güverteye veya en derin balast koşulunda geminin su hattı üzerindeki tarafına yönlendirilir. Bu kuralın 6.1 ila 6.5 alt paragraflarında izin verilen şekilde işleme izin veren çeşitli boru tesisatı düzenlemeleri kabul edilebilir.

3 Kural 1.28.2 ile tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979'dan sonra teslim edilen ve 150 groston ve üzerinde olan tankerlerde , bu kuralın 6. paragrafında izin verilen, bu kuralın 1. paragrafında atıfta bulunulan manifoldun ve bu kuralın 2. paragrafında atıfta bulunulan borulardan denize yapılan boşaltımın gözlemlenebilmesine izin verecek şekilde üst güverte veya üzerindeki bir konumdan yapılan boşaltımlar hariç, kargo tankı mahallerinden denize balast suyu veya petrol ile kirlenmiş suyun boşaltımını engellemeye yönelik araçlar sağlanır. Gözlem konumu ile boşaltım kontrol konumu arasında bir telefon veya telsiz sistemi gibi bir pozitif iletişim sistemi sağlanmışsa, gözlem konumunda boşaltımı durdurmaya yönelik araçların sağlanmasına gerek yoktur.

4 Kural 1.28.4'te tanımlandığı üzere 1 Haziran 1982'den sonra teslim edilen, ayrılmış balast tankları veya ham petrol yıkama sistemi ile donatılması gereken her tankerin aşağıdaki gerekliliklere uygunluğu sağlanır:

- 1 hatlarda tutulan petrol ürünü en aza indirecek şekilde tasarlanmış ve monte edilmiş petrol boruları ile donatılır; ve
- 2 yük boşaltımı tamamlandığında, gerekli durumlarda sıyırma cihazına bağlanarak, tüm yük pompalarının ve petrol hatlarının tahliyesine yönelik araçlar sağlanır. Hat ve pompadreyni hem kıyıya hem de bir yük veya slop tankına boşaltılabilir şekilde yapılır. Karada boşaltım için özel bir küçük çaplı hat sağlanır ve geminin manifold valflerinin dışına bağlanır.

5 Kural 1.28.3'te tanımlandığı üzere 1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde teslim edilen, ayrılmış balast tankları veya ham petrol yıkama sistemi ile donatılması gereken her ham petrol tankerinin bu kuralın 4.2 paragrafının gerekliliklere uygunluğu sağlanır.

6 Her tankerde , kargo tankı mahallerinden balast suyu veya petrol ile kirlenmiş suyun boşaltımı, aşağıdakiler hariç, su hattının üzerinde yapılır:

- .1 Ayrılmış balast ve temiz balast, aşağıdaki durumlarda su hattının altında boşaltılabilir:
 - .1 limanlarda veya açık deniz terminallerinde veya
 - .2 yer çekimiyle denizde, veya
 - .3 balast suyu değişimi Gemilerin Balast Suları ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi kural D-1.1 hükümleri uyarınca yapılmışsa, denizde pompalarla.

balast suyunun yüzeyinin herhangi bir petrol kontaminasyonu olmadığından emin olmak üzere tahliyeden hemen önce görsel olarak veya başka yollarla incelenmesi şartıyla.

- .2 Kural 1.28.1'de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979 tarihinde veya öncesinde teslim edilen ve modifiye edilmeden ayrılmış balastı su hattı üzerine boşaltma kapasitesine sahip olmayan tankerler , herhangi bir petrol kontaminasyonu olmadığından emin olmak için balast suyunun boşaltımdan hemen önce incelenmesi koşuluyla, ayrılmış balastı denizde su hattının altına boşaltılabilir.
- .3 Kural 1.28.3'te tanımlandığı üzere 1 Haziran 1982'de veya öncesinde teslim edilen, tahsis edilmiş temiz balast tanklarına sahip olan ve modifiye edilmeden tahsis edilmiş temiz balast tanklarından balast suyunu su hattı üzerine boşaltma kapasitesine sahip olmayan tankerler , bu balast suyunun boşaltımının bu Ek'in 18.8.3 kuralı uyarınca denetlenmesi koşuluyla, ilgili balastı su hattının altına boşaltılabilir.
- .4 Denizdeki her tankerde, slop tankları hariç yük mahallerinde bulunan tanklardan gelen kirli balast suyu veya petrolle kirlenmiş su, petrol/su ayrımının gerçekleşmesi için yeterli sürenin geçmesi ve arayüzün yüksekliğinin boşaltımın deniz ortamına zarar verme riskini artırmayacak şekilde olduğundan emin olmak amacıyla balast suyunun boşaltımdan hemen önce bu Ek'in 32. kuralında atıfta bulunulan bir petrol/su arayüz dedektörü ile incelenmesi koşuluyla, yerçekimi etkisiyle su hattının altına boşaltılabilir.
- .5 Kural 1.28.1'de tanımlandığı üzere 31 Aralık 1979'da veya öncesinde teslim edilen tankerlerde , denizde yük tankı mahallerinden kaynaklanan kirli balast suyu veya petrolle kirlenmiş su, bu paragrafın 6.4 alt paragrafında atıfta bulunulan yöntemle boşaltımın ardından veya yerine, aşağıdakilerin sağlanması koşuluyla su hattının altına boşaltılabilir:

- 1 bu tür su akışının bir kısmının, kalıcı borular yoluyla, boşaltım işlemi sırasında görsel olarak gözlemlenebileceği üst güvertede veya üzerindeki, kolayca erişilebilen bir konuma yönlendirilmesi; ve
- 2 bu tür kısmi akış düzenlemelerinin, İdare tarafından belirlenen ve asgari olarak Örgüt tarafından kabul edilen Denize Boşaltımların Kontrolü için Kısmi Akış Sisteminin Dizayn, Kurulum ve Çalıştırılmasına ilişkin Şartnamelerin tüm hükümlerini içeren gerekliliklere uygun olması.

7 Kural 1.28.8'de tanımlandığı üzere 1 Ocak 2010 tarihinde veya sonrasında teslim edilen ve 150 groston ve üzerinde olan ve yük boru hattı sistemine kalıcı olarak bağlı olan bir kinistinin kurulu olduğu her tanker, hem bir kinistin valfi hem de içten izolasyon valfi ile donatılır. Bu valflere ek olarak kinistinin tanker yüklenirken, yükü taşırken veya tahliye ederken İdareyi tatmin edecek seviyedeki pozitif bir araç kullanılarak yük boru sisteminden izole edilebilir nitelikte olması sağlanır. Bu tür bir pozitif araç, boru hattının kinistin valfi ile iç valf arasında kalan kısmının her türlü koşul altında yükte dolmasını engellemek için boru sistemine kurulan bir sistemdir.

KISIM B EKİPMAN

Kural 31

Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi

1 Bu Ek'in 3. kuralının 4 ve 5. paragraflarının hükümlerine tabi olarak, 150 groston ve üzerinde olan tankerler, İdare tarafından onaylanmış bir petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi ile donatılır.

2 Sisteme bütünleştirilecek petrol ölçer dizaynını değerlendirirken İdare, Örgüt tarafından tavsiye edilen özellikleri göz önünde bulundurur. Sistem, deniz mili başına litre cinsinden ve boşaltılan toplam miktarın veya petrol içeriği ve boşaltma hızının sürekli kaydını sağlamak için bir kayıt cihazı ile donatılır. Bu kayıt, tarih ve saat bakımından belirlenebilir nitelikte yapılır ve en az üç yıl süreyle saklanır. Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi, denize herhangi bir atık su deşarjı olduğunda devreye girecek ve anlık yağ boşaltım hızı, bu Ek'in 34. kuralında izin verilen değeri aştığında herhangi bir petrollü karışımın deşarjının otomatik olarak durdurulmasını sağlayacak şekilde yapılır. Bu izleme ve kontrol sisteminin herhangi bir arızası, boşaltımı durdurur. Petrollü boşaltım izleme ve kontrol sisteminin arızalanması durumunda, manuel olarak çalıştırılan alternatif bir yöntem kullanılabilir; ancak arızalı ünite mümkün olan en kısa sürede çalışır hale getirilir. Liman Devleti makamının iznine tabi olarak, kusurlu bir petrol tahliyesi izleme ve kontrol sistemine sahip bir tanker, onarım limanına ilerlemeden önce bir balast seferi yapabilir.

3 Petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi, Örgüt tarafından tankerler için geliştirilen petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemine ilişkin rehberler ve özelliklere uygun olarak dizayn edilir ve kurulur. İdareler, rehberler ve özelliklerde detaylandırılan bu tür özel düzenlemeleri kabul edebilirler.

4 Sistemin operasyonuna dair talimatlar, Örgüt tarafından onaylanmış bir operasyonel el kitabı uyarınca verilir. Bunlar, manuel ve otomatik operasyonları kapsar ve petrolün bu Ek'in 34. kuralında belirtilen koşullar dışında hiçbir zaman boşaltılmadığından emin olmayı amaçlar.

Kural 32

Petrol/su arayüz dedektörü

Bu Ek'in 3. kuralının 4. ve 5. paragraflarının hükümlerine tabi olarak, 150 groston ve üzerinde olan tankerlere, slop tanklarındaki Petrol/su arayüzünün hızlı ve doğru bir şekilde belirlenmesi için İdare tarafından onaylanmış etkili Petrol/su arayüz dedektörleri sağlanır ve bunlar, petrol ve su ayırmanın yapıldığı ve atık suların doğrudan denize boşaltılmasının amaçlandığı diğer tanklarda kullanım için hazır bulundurulur.

Kural 33

Ham petrol yıkama gereklilikleri

1 1 Haziran 1982'den sonra teslim edilen, 20.000 dedveyt ton ve üzerindeki her ham petrol tankeri, kural 1.28.4'te tanımlandığı üzere ham petrol yıkama kullanan bir kargo tankı temizleme sistemi ile donatılır. İdare, tankerin ham petrol taşıma ticaretine ilk başladığı tarihten itibaren bir yıl içinde veya ham petrol yıkamaya uygun ham petrol taşıyan üçüncü seferin sonuna kadar (hangisi daha sonra gerçekleştirilirse) sistemin bu kuralın gerekliliklerine tam uygunluğunu sağlar.

2 Ham petrol yıkama tesisi ve ilgili teçhizat ve düzenlemeler, İdare tarafından belirlenen gerekliliklere uygun olarak yapılır. Bu gereklilikler, asgari olarak Örgüt tarafından kabul edilen Ham Petrol Yıkama Sistemlerinin Dizaynı, Çalıştırılması ve Kontrolüne ilişkin özelliklerin tüm hükümlerini içerir. Bu kuralın 1. paragrafına göre bir geminin, gerekli olmadığı halde ham petrol yıkama ekipmanı ile donatılmış olduğu durumlarda, ekipmanın yukarıda belirtilen özelliklerin emniyete ilişkin yönlerine uygunluğu sağlanır.

3 Bu Ek'in 18.7 sayılı kuralı uyarınca sağlanması gereken her ham petrol yıkama sisteminin, bu kuralın gerekliliklerine uygunluğu sağlanır.

KISIM C PETROLÜN OPERASYONEL BOŞALTIMININ KONTROLÜ

Kural 34

Petrol boşaltımının kontrolü

A. Özel alanlar dışındaki boşaltımlar

1 Bu Ek'in 4. kuralının ve bu kuralın 2. paragrafının hükümlerine tabi olarak, bir tankerin kargo mahallinden denize herhangi bir petrol veya petrollü karışımın boşaltılması, aşağıdaki tüm koşulların karşılandığı durumlar haricinde yasaklanır:

1. tankerin özel bir alanda olmaması;
2. tankerin en yakın karadan 50 deniz milinden fazla uzaklıkta olması;
3. tankerin seyir halinde olması;
4. petrolün anlık boşaltım hızının deniz mili başına 30 litreyi aşmaması;
5. denize boşaltılan toplam petrol miktarının, kural 1.28.1'de tanımlandığı üzere, 31 Aralık 1979 tarihinde veya öncesinde teslim edilen tankerler için, kalıntının bir parçasını oluşturduğu belirli yükün toplam miktarının 1/15.000'ini ve kural

1.28.2'de tanımlandığı üzere, 31 Aralık 1979'dan sonra teslim edilen tankerler için, kalıntının bir parçasını oluşturduğu belirli yükün toplam miktarının 1/30.000'ini aşmaması; ve

- .6 tankerin, bu Ek'in 29 ve 31. kurallarında gerekli kılınan bir petrolün tahliye izleme ve kontrol sistemine ve bir slop tankı düzenlemesine sahip olması.

2 Bu kuralın 1. paragrafının hükümleri, temiz veya ayrılmış balastın boşaltılmasında geçerli değildir.

B. Özel alanlardaki boşaltımlar

3 Bu kuralın 4. paragrafının hükümlerine tabi olarak, özel bir alandayken bir tankerin kargo mahallinden denize herhangi bir petrol veya petrollü karışımın boşaltılması yasaktır.

4 Bu kuralın 3. paragrafının hükümleri, temiz veya ayrılmış balastın boşaltılmasında geçerli değildir.

5 Bu kuralda yer alan hiçbir hüküm, yalnızca bir kısmı özel alanda bulunan bir seferdeki bir geminin, bu kuralın 1. paragrafları uyarınca özel bir alan dışına boşaltım yapmasını yasaklamaz.

C. 150 grostondan küçük olan tankerlere ilişkin gereklilikler

6 Bu Ek'in 29, 31 ve 32. kurallarının gereklilikleri, 150 grostondan küçük olan tankerlere uygulanmaz; bunlar için, bu kural kapsamında petrol tahliyesinin kontrolü, petrolün gemide tutulması ve ardından kontamine yıkamaların tamamının atık kabul tesislerine verilmesi ile gerçekleştirilir. Yıkama için kullanılan ve depolama tankına geri gönderilen toplam petrol ve su miktarı, denize boşaltılmasına izin verilen herhangi bir atık suyun etkin bir şekilde izlenmesini sağlamak için yeterli düzenlemeler yapılmadıkça, bu kuralın hükümlerinin yerine getirilmesini sağlamak için atık alım tesislerine verilir.

D. Genel gereklilikler

7 Bir geminin yakın çevresinde veya dümen suyunda, su yüzeyinde veya su yüzeyinin altında gözle görülür petrol izlerinin gözlemlenmesi halinde, bu Sözleşme'ye Taraf Devletlerin Hükümetleri, makul olarak uygulanabilir ölçüde, derhal bu kuralın hükümlerinin ihlalinin söz konusu olup olmadığına ilişkin olguları araştırmalıdır. Bu araştırma, özellikle rüzgâr ve deniz koşullarını, geminin rotasını ve hızını, civardaki görünür izlerin diğer olası kaynaklarını ve ilgili petrol boşaltım kayıtlarını içermelidir.

8 Denize yapılan hiçbir boşaltım, deniz ortamı için tehlikeli olan miktar veya konsantrasyonlarda kimyasallar veya diğer maddeler veya bu kuralda belirtilen boşaltım koşullarından kaçınmak amacıyla eklenen kimyasallar veya diğer maddeleri içermez.

9 Bu kuralın 1. ve 3. paragraflarına göre denize boşaltılmayan petrol artıkları, daha sonra kabul tesislerine verilmek üzere gemide tutulur.

Kural 35*Ham petrol yıkama operasyonları*

1 Ham petrol yıkama sistemleriyle çalışan her tankere, sistem ve ekipmanı detaylandıran ve operasyonel prosedürleri belirten bir Operasyon ve Ekipman Kılavuzu sağlanır. Bu tür bir Kılavuz İdareyi tatmin eder seviyede hazırlanır ve bu Ek'in 33. kuralının 2. paragrafında atıfta bulunulan spesifikasyonlarda belirtilen tüm bilgileri içerir. Ham petrol yıkama sistemini etkileyen bir değişiklik yapılırsa, Operasyon ve Ekipman Kılavuzu buna göre revize edilir.

2 Kargo tanklarının balastlanması ile ilgili olarak, tankerin ticaret modeli ve beklenen hava koşulları göz önünde bulundurularak, balastın yalnızca ham petrolle yıkanmış kargo tanklarına konulmasını sağlamak için her balast seferinden önce yeterli kargo tankları ham petrol ile yıkanır.

3 Tanker ham petrol ile yıkamaya uygun olmayan ham petrol taşımadığı sürece, bu petrol tankeri ham petrol yıkama sistemini Operasyon ve Ekipman Kılavuzuna uygun şekilde çalıştırır.

Kural 36*Yağ Kayıt Defteri Kısım II - Yük/balast operasyonları*

1 150 groston ve üzerindeki her petrol tankerine bir Yağ Kayıt Defteri Kısım II (Yük/Balast Operasyonları) sağlanır. Geminin resmi jurnalinin bir parçası veya başka bir şekilde olabilen Yağ Kayıt Defteri Kısım II'nin, bu Ek'in III. lahikasında belirtilen formda olması sağlanır.

2 Gemide, uygun olması halinde tanktan tanka bir temelde, aşağıdaki yük/balast operasyonlarından herhangi birinin gerçekleştirilmesi halinde Yağ Kayıt Defteri Kısım II doldurulur:

- .1 kargonun yüklenmesi;
- .2 sefer sırasında kargonun dahili transferi;
- .3 kargonun tahliyesi ;
- .4 kargo tanklarının ve ayrılmış temiz balast tanklarının balastlanması;
- .5 ham petrol yıkama dahil, kargo tanklarının temizlenmesi;
- .6 ayrılmış balast tankları hariç balastın boşaltılması;
- .7 slop tanklarından suyun boşaltılması;
- .8 slop tankı boşaltma operasyonlarından sonra tüm uygun valf veya benzer cihazların kapatılması;
- .9 slop tankı boşaltma operasyonlarından sonra ayrılmış temiz balast tanklarının yük ve boşaltma hatlarından izolasyonu için gerekli valflerin kapatılması; ve
- .10 atıkların bertaraf edilmesi.

3 Bu Ek'in 34.6 kuralında atıfta bulunulan tankerler için, yıkama için kullanılan ve depolama tankına geri döndürülen su ve petrolün toplam miktarı Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye kaydedilir.

4 Bu Ek'in 4. kuralında atıfta bulunulan petrol veya petrollü karışımın bu şekilde boşaltılması durumunda veya bu kuralda istisna olarak belirtilmeyen kazara veya diğer istisnai petrol boşaltımı durumunda, Yağ Kayıt Defteri Kısım II'de boşaltımın koşulları ve gerekçeleri hakkında bir açıklama yapılır.

5 Bu kuralın 2. paragrafında açıklanan her işlem, ilgili operasyona uygun tüm girdilerin tamamlanması amacıyla, Yağ Kayıt Defteri Bölüm II'ye gecikmeksizin ve tam olarak kaydedilir. Tamamlanan her operasyon, ilgili operasyondan sorumlu zabıt veya zabıtlar tarafından imzalanır ve her sayfa gemi kaptanı tarafından imzalanır. Yağ Kayıt Defteri Kısım II'deki kayıtlar asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde yapılır. Kayıtların geminin bayrağını taşıdığı Devletin resmi dilinde yapılması halinde, bir anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda o dilde girilen kayıtlar geçerli olur.

6 Petrol boşaltımı izleme ve kontrol sisteminin herhangi bir arzası Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye not edilir.

7 Yağ Kayıt Defteri, tüm makul zamanlarda incelemeye hazır bir yerde ve yedeklenmiş üzerinde personel bulunmayan gemiler hariç olmak üzere, gemide tutulur. Son kaydın girilme tarihinden itibaren üç yıl süreyle saklanır.

8 Sözleşme'ye Taraf devletlerden birinin Hükümetinin yetkili makamı, bu Ek'in geçerli olduğu herhangi bir gemideki Yağ Kayıt Defteri Kısım II'yi gemi kendi limanındayken veya açık deniz terminalerindeyken inceleyebilir, bu defterdeki herhangi bir girdinin kopyasını alabilir ve gemi kaptanından kopyanın aslına uygun bir suret olduğunu tasdik etmesini isteyebilir. Geminin Yağ Kayıt Defteri, Kısım II'sindeki bir kaydın aslına uygun bir kopyası olarak gemi kaptanı tarafından tasdik edilen herhangi bir kopya, kayıta belirtilen gerçeklerin kanıtı olarak herhangi bir adli işlemde delil olarak kabul edilir. Yağ Kayıt Defteri Kısım II'nin incelenmesi ve yetkili makam tarafından bu paragraf uyarınca onaylı bir kopyasının alınması işlemi, geminin gereksiz yere gecikmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılır.

9 150 grostondan küçük olan ve bu Ek'in 34.6 sayılı kuralı uyarınca faaliyet gösteren petrol tankerleri için İdare tarafından uygun bir Yağ Kayıt Defteri geliştirilir.

BÖLÜM 5 - BİR PETROL KİRLİLİĞİ OLAYINDAN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ

Kural 37

Gemide petrol kirliliği acil durum planı

1 150 groston ve üzerindeki her tanker ile 400 groston ve üzerindeki tanker dışındaki her gemide, İdare tarafından onaylanmış bir petrol kirliliği acil durum planı bulundurulur.

2 Bu plan, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler temel alınarak hazırlanır ve kaptan ve zabıtların çalışma dilinde yazılır. Plan asgari olarak aşağıdakileri içerir:

1. Örgüt tarafından geliştirilen rehberlere dayalı olarak, bu Sözleşme'nin 8. maddesi ve I. Protokolünde öngörüldüğü şekilde, petrolden kaynaklanan bir kirlilik olayını bildirmek için kaptan veya gemiden sorumlu diğer kişiler tarafından izlenecek prosedür;
2. petrolden kaynaklanan bir kirlilik olayı olması durumunda irtibata geçilecek makamların veya kişilerin listesi;
3. olayı takiben petrol boşaltımını azaltmak veya kontrol etmek için gemideki kişiler tarafından derhal alınması gereken önlemin ayrıntılı bir açıklaması ve
4. kirlilik ile mücadelede ulusal ve yerel makamlarla gemideki eylemleri koordine etmeye yönelik prosedürler ve gemideki irtibat görevlisi.

3 Mevcut Sözleşme Ek II'deki 17. kuralın da geçerli olduğu gemilerde, bu plan, mevcut Sözleşme Ek II'deki 17. kural kapsamında öngörülen zararlı sıvı maddelere ilişkin deniz kirliliği acil durum planı ile birleştirilebilir. Bu durumda bu plan "Gemide deniz kirliliği acil durum planı" olarak adlandırılır.

4 5.000 dedveyt ton veya daha büyük olan tüm tankerlerin bilgisayarlı, kıyı temelli hasar stabilitesi ve artık yapısal mukavemet hesaplama programlarına hızlı erişime sahip olması sağlanır.

BÖLÜM 6 - ATIK KABUL TESİSLERİ

Kural 38

Atık Kabul tesisleri

A. Özel Alanlar dışındaki atık kabul tesisleri

1 Mevcut Sözleşme'nin her bir Taraf Devletinin Hükümeti, petrol ürünleri yükleme terminallerinde, onarım limanlarında ve gemilerin petrollü atıklarını boşaltacağı diğer limanlarda, bu tür atıkların ve tankerlerden ve diğer gemilerden kalan petrollü karışımların kabulü için gemilerin ihtiyaçlarını karşılayabilen ve gereğinden fazla gecikmeye yol açmadan kullanabilecekleri atık kabul tesisleri sağlamayı taahhüt eder.

2 Bu kuralın 1. paragrafı uyarınca, aşağıdakilerde atık kabul tesisleri sağlanır:

1. ilgili tankerlerin varıştan hemen önce 72 saatten veya 1.200 deniz milinden fazla olmayan bir balast seferini tamamlamış olması durumunda, ham petrolün petrol tankerlerine yüklendiği tüm limanlar ve terminaler;
2. dökme ham petrol dışındaki petrolün günlük ortalama 1.000 tondan fazla yüklendiği tüm limanlar ve terminaler;
3. gemi bakım onarım tersaneleri veya tank temizleme tesisleri olan tüm limanlar;
4. bu Ek'in 12. kuralı ile gerekli kılmın slaç tank(lar)ı ile donatılmış gemilerin bulunduğu tüm limanlar ve terminaler;
5. bu Ek'in 15. kuralı uyarınca boşaltılmayan petrollü sintine suları ve diğer kalıntılarla ilgili olarak, tüm limanlar ve

- 6 kombine taşıyıcıların bu Ek'in 34. kuralı uyarınca boşaltılmayan petrol kalıntıları ile ilgili olarak, dökme yükler için tüm yükleme limanları.
- 3 Atık kabul tesislerinin kapasiteleri aşağıdaki gibi olur:
 - 1 Ham petrol yükleme terminallerinde, bu Ek'in 34.1 kuralı hükümleri uyarınca boşaltılmayan petrol ve petrollü karışımları, bu kuralın 2.1. paragrafında tanımlanan seferlerde tüm tankerlerden almak için yeterli atık kabul tesisleri bulundurulur.
 - 2 Bu kuralın 2.2 paragrafında atıfta bulunulan yükleme limanları ve terminallerinde, bu Ek'in 34.1 kuralı hükümleri uyarınca boşaltılmayan petrol ve petrollü karışımları, dökme ham petrol dışındaki petrolün yüklü olduğu tankerlerden almak için yeterli atık kabul tesisleri bulundurulur.
 - 3 Gemi bakım onarım tersaneleri veya tank temizleme tesisleri bulunan tüm limanlarda, gemilerde bu alan veya tesislere girilmeden önce bertaraf edilmek üzere bırakılan tüm artıklar ve petrollü karışımları almak için yeterli atık kabul tesisleri bulundurulur.
 - 4 Limanlarda ve terminallerde bu kuralın 2.4 paragrafı uyarınca sağlanan tüm tesislerin, bu Ek'in 12. kuralı uyarınca bu tür liman ve terminallere uğraması makul olarak beklenebilecek tüm gemilerden kalan tüm kalıntıları almaya yeterli olması sağlanır.
 - 5 Limanlarda ve terminallerde bu kural kapsamında sağlanan tüm tesislerin, sintine sularını ve bu Ek'in 15. kuralı uyarınca boşaltılmayan diğer artıkları almaya yeterli olması sağlanır.
 - 6 Dökme yükler için yükleme limanları olarak sağlanan tesislerde, kombine taşıyıcılara özgü problemler uygun şekilde hesaba katılır.

B. Özel alanlar içindeki atık kabul tesisleri

4 Kıyı kenar çizgisinin herhangi bir özel alanla sınıırı bulunan, mevcut Sözleşme'nin her bir Taraf Devletinin Hükümeti, özel alan içindeki tüm petrol yükleme terminallerine ve tamir limanlarında, tankerlerin tüm kirli balast ve tankın yıkama suyunun alınması ve işlenmesi için yeterli tesislerin bulunmasını sağlar. Ayrıca özel alan içindeki tüm limanlara, tüm gemilerin diğer kalıntıları ve petrollü karışımları için yeterli atık kabul tesisleri sağlanır. Bu tesislerde, gemilerin gereğinden fazla gecikmeye yol açmadan ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeterli kapasite sağlanır.

5 Yetki alanında balast boşaltılması ile draftın azaltılmasını gerektirebilecek düşük derinlik konturuna sahip su yollarına girişleri barındıran mevcut Sözleşme'nin her bir Taraf Devletinin Hükümeti, slop veya kirli balast boşaltması gereken gemilerin bir miktar gecikmeye tabi olabileceği öngörülerek, bu kuralın 4. paragrafında atıfta bulunulan tesislerin sağlandığından emin olur.

6 Kızıldeniz alanı, Körfezler alanı, Aden Körfezi alanı ve Umman denizinin Umman bölgesi ile ilgili olarak:

- 1 İlgili Taraf Devletlerden her birin, bu kuralın 4. ve 5. paragraflarının hükümleri uyarınca alınan önlemleri Örgüt'e bildirir.

Yeterli bildirim alınması üzerine, Örgüt, söz konusu alanla ilgili olarak bu Ek'in 15. ve 34. kurallarının boşaltım gerekliliklerinin yürürlüğe gireceği bir tarih belirler. Örgüt, belirlenen tarihi, bu tarihten en az on iki ay önce tüm Taraf Devletlere bildirir.

2. Mevcut Sözleşme'nin yürürlüğe girdiği tarih ile bu şekilde belirlenen tarih arasındaki süre boyunca, özel bölgede seyreden gemiler, özel alanlar dışındaki boşaltımlarla ilgili olarak bu Ek'in 15. ve 34. kurallarının gerekliliklerine uyar.
3. Bu tarihten sonra, bu tür tesislerin henüz mevcut olmadığı bu özel alanlardaki limanlarda yüklenen tankerler, özel alanlardaki boşaltımlarla ilgili olarak bu Ek'in 15. ve 34. kurallarının gerekliliklerine tam olarak uyar. Ancak bu özel alanlara yükleme amacıyla giren tankerler, alana sadece temiz balast ile girmek için her türlü çabayı gösterirler.
4. Söz konusu özel alana ilişkin gerekliliklerin geçerlilik kazandığı tarihten itibaren Taraf Devletlerden her biri, tesislerin yetersiz olduğunun iddia edildiği tüm durumları ilgili Taraf Devletlere iletmek üzere Örgüte bildirir.
5. Asgari olarak, bu kuralın 1, 2 ve 3. paragraflarında öngörülen atık kabul tesislerinin, mevcut Sözleşme'nin yürürlüğe girdiği tarihten bir yıl sonra mevcut olması sağlanır.

7 Bu kuralın 4, 5 ve 6. paragraflarına bakılmaksızın, Antarktika alanı için aşağıdaki kurallar geçerlidir:

1. Antarktika alanına giden veya buradan gelen gemilerin hareket ettiği limanlara sahip olan, mevcut Sözleşme'nin her bir Taraf Devletinin Hükümeti, tüm gemilerden gelen tüm slaç, kirli balast, tank yıkama suyu ve diğer petrollü kalıntı ve karışımların, gereksiz gecikmeye neden olmadan ve onları kullanan gemilerin ihtiyaçlarına göre alınması için yeterli tesislerin mümkün olan en kısa sürede sağlanmasını taahhüt eder.
2. Mevcut Sözleşme'nin her bir Taraf Devletinin Hükümeti, Antarktika bölgesine girmeden önce kendi bayrağını taşıma hakkına sahip tüm gemilerin, alanda faaliyet gösterirken tüm slaç, kirli balast, tank yıkama suyu ve diğer petrollü kalıntı ve karışımları tutmak için gemide yeterli kapasiteye sahip bir tank veya tanklarla donatılmasını sağlar ve bu tür petrollü kalıntıların alandan ayrıldıktan sonra bir atık kabul tesisine verilmesine ilişkin anlaşmaları imzalamaz olurlar.

C. Genel gereklilikler

8 Taraf Devletlerden her biri, bu kural kapsamında sağlanan tesislerin yetersiz olduğunun iddia edildiği tüm durumları ilgili Taraf Devletlere iletmek üzere Örgüte bildirir.

BÖLÜM 7 - SABİT VEYA YÜZER PLATFORMLAR İÇİN ÖZEL GEREKLİLİKLER

Kural 39

Sabit veya yüzer platformlar için özel gereklilikler

1 Bu kural, sondaj kuleleri de dahil olmak üzere sabit veya yüzer platformları, petrolün açık denizde üretimi ve depolanması için kullanılan yüzer üretim, depolama ve boşaltma tesislerini (FPSO'lar) ve üretilen petrolün açık denizde depolanması için kullanılan yüzer depolama birimleri (FSU'lar) için geçerlidir.

2 Deniz yatağı maden kaynaklarının keşfedilmesi, işletilmesi ve ilgili açık deniz işleme faaliyetleri ile ilgili sabit veya yüzer platformlar ile diğer platformların, 400 groston ve üzerinde olan tankerler dışındaki gemiler için geçerli olan bu Ek'in gerekliliklerine uygunluğu sağlar:

- .1 uygulanabilir olduğu ölçüde, bu Ek'in 12 ve 14. kurallarında gerekli kılınan kurulumlarla donatılırlar;
- .2 İdare tarafından onaylanmış bir formda, petrol veya petrollü karışım boşaltmalarını içeren tüm operasyonların bir kaydını tutarlar; ve
- .3 bu Ek'in 4. kuralının hükümlerine tabi olarak, denize petrol veya petrollü karışımın boşaltılması, boşaltılan miktarın petrol seyreltme olmaksızın milyonda 15 partikülü aşmadığı durumlar hariç, yasaklanır.

3 FPSO veya FSU olarak yapılandırılmış platformlarla ilgili olarak bu Ek'e uygunluğun doğrulanmasında, 2. paragrafın gerekliliklerine ek olarak İdareler, Örgüt tarafından geliştirilen rehberleri dikkate almalıdır.

LAHİKA I PETROL ÜRÜNLERİ LİSTESİ*

Asfalt çözeltileri

Harmanlanmış malzemeler

Asfalt akısı

Bitüm artığı

Benzin stok karışımlar

Alkilatlar - yakıt

Reformatlar

Polimer – yakıt

Petroller

Artılmış

Ham petrol

Ham petrol içeren karışımlar

Dizel yakıt

Fuel oil no. 4

Fuel oil no. 5

Fuel oil no. 6

Artık fuel oil

Bitüm Asfalt

Transformatör yağı

Aromatik petrol (bitkisel petrol hariç)

Yağlama yağları ve harmanlanmış malzemeler

Mineral petrol

Motor yağı

Yüksek tesirli petrol

Dingil yağı

Türbin yağı

Benzinler

Petrol kuyusu (doğal)

Otomotiv

Havacılık

Oktan oranı düşük benzin

Fuel oil no. 1 (kerosen)

Fuel oil no. 1-D

Fuel oil no. 2

Fuel oil no. 2-D

Jet yakıtları

JP-1 (kerosen)

JP-3

JP-4

JP-5 (kerosen, ağır)

Turbo yakıt

Kerosen

Mineral ispirto

Distilatlar

Bitüm

İndirgenik besleme stokları

Nafta

Solvent

Petrol

Heartcut distilat petrol

Gaz yağı

Kraking işlemi yapılmış

* Bu petrol listesi kapsamlı olarak kabul edilmez.

LAHİKA II

IOPP SERTİFİKASI FORMU VE İLAVELERİ* ULUSLARARASI PETROL KİRLİLİĞİNİ ÖNLENME SERTİFİKASI

(Not: Bu Sertifika, İnşa ve Ekipman Kaydı ile desteklenir)

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)

Yetkili

.....
(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi veya kuruluşun tam adı)

Gemi Bilgileri**

Geminin adı
Tanınma işareti
Bağlama limanı
Grostonilatosu
Geminin dedveyti (ton)†
IMO numarası‡

* IOPP Sertifikası asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde düzenlenir. Sertifikayı veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.

** Alternatif olarak, gemi bilgileri yatay konumda kutulara yerleştirilebilir.

† Tankerler için

‡ Tankerler için

Gemi tipi:*

Tanker Sözleşme'nin I. Ek'inin 2.2 sayılı kuralı kapsamına giren kargo tankları bulunan, tanker dışındaki gemi

Yukarıdakilerden farklı gemi

BU BELGE AŞAĞIDAKİLERİ ONAYLAR:

1. Gemi, Sözleşme'nin I. Ek'indeki 6. kuralın gerekliliklerine uygun olarak sörveye tabi tutulmuştur; ve
2. Sörvey sonucunda, geminin yapısının, ekipmanlarının, sistemlerinin, donanımlarının, düzeneklerinin ve malzemelerinin ve bunların durumunun her bakımdan yeterli olduğu ve geminin Sözleşme Ek I'in gerekliliklerine uygun olduğu anlaşılmıştır.

Bu sertifika şu tarihe kadar geçerlidir:*
ve Sözleşme'nin I. Ek'inin 6. kuralı uyarınca sörveyelere tabidir.

Bu Sertifikanın dayanağı olan sörveyin tamamlanma tarihi: (gg/aa/yyyy):
.....

Verildiği

yer

.....
(Sertifikanın verildiği yer)

.....
(Veriliş tarihi)

.....
(Sertifikayı düzenleyen yetkilinin imzası)

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

*
Uygun durumda siliniz.
Sözleşme Ek I kural 10.1 uyarınca İdare tarafından belirtilen sona erme tarihini belirtiniz. Bu tarihin günü ve ayı, Sözleşme Ek I kural 10.8 uyarınca değiştirilmedikçe, Sözleşme Ek I kural 1.27'de tanımlanan yıl dönümü tarihine karşılık gelir.

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERE İLİŞKİN ONAY

Sözleşme Ek I kural 6 ile gerekli kılınan şekilde yapılan bir sömveyde, geminin Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu ONAYLAR:

Yıllık sömvey: İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık*/Ara sömvey*: İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık*/Ara sömvey*: İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık sömvey: İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

KURAL 10.8.3 UYARINCA YILLIK/ARA SÖRVEY

Sözleşme Ek I, kural 10.8.3 uyarınca gerçekleştirilen bir yıllık/ara* sörveyde, geminin Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu ONAYLAR:

İmza:

(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

KURAL 10.3'ÜN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA 5 YILDAN DAHA KISA BİR SÜRE İÇİN GEÇERLİ OLAN SERTİFİKALARIN UZATILMASINA İLİŞKİN ONAY

Gemi, Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun olup bu Sertifika, Sözleşme Ek II kural 10.3'e göre (gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza:

(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

YENİLEME SÖRVEYİNİN TAMAMLANDIĞI VE KURAL 10.4'ÜN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA ONAY

Gemi, Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun olup bu Sertifika, Sözleşme Ek II kural 10.4'e göre (gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza:

(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

**KURAL 10.5 VEYA 10.6'NİN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA SERTİFİKANIN
GEÇERLİLİĞİNİN TANINAN EK SÜRE KADAR VEYA GEMİ SÖRVEY
LİMANINA ULAŞANA KADAR UZATILMASINA İLİŞKİN ONAY**

Bu Sertifika, Sözleşme Ek I kural 10.5 veya 10.6* uyarınca
(gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza:

(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

**KURAL 10.8'İN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA YIL DÖNÜMÜ TARİHİNİN
İLERİYE ALINMASINA İLİŞKİN ONAY**

Sözleşme Ek I, kural 10.8'e göre, yeni yıl dönümü
tarihi.....(gg/aa/yyyy) olarak belirlenmiştir.
.....

İmza:

(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Sözleşme Ek I, kural 10.8'e göre, yeni yıl dönümü
tarihi.....(gg/aa/yyyy) olarak belirlenmiştir.
.....

İmza:

(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

* Uygun şekilde siliniz.

FORM A

Uluslararası Petrol Kirliliğini Önlenme Sertifikasına İlave

(IOPP Sertifikası)

PETROL TANKERLERİ HARİÇ GEMİLER İÇİN İNŞA VE EKİPMAN KAYDI

İlgili 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği şekliyle, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (bundan böyle "Sözleşme" olarak anılacaktır) Ek I hükümleri ile ilgili olarak.

Notlar:

- 1 Bu form, IOPP Sertifikasında üçüncü kategori olarak sınıflandırılan gemiler, yani "yukarıdakiler dışındaki gemiler" için kullanılacaktır. Sözleşme'nin I. Ek'inin 2.2 sayılı kuralı kapsamına giren kargo tankları bulunan, tanker dışındaki gemi için Form B kullanılır.
- 2 Bu kayıt IOPP Sertifikasına kalıcı olarak eklenir. IOPP Sertifikası gemide her zaman hazır bulundurulur.
- 3 Asıl kayıt asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde yapılır. Sertifikayı veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.
- 4 Kutulara , "evet" ve "geçerli" yanıtı için çarpı (x) ya da "hayır" ve "uygun değil" yanıtı için (-) işareti koyulur.
- 5 Bu Kayıtta belirtilen kurallar, Sözleşme'nin I. Ek'indeki kurallara, kararlar ise Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilenlere atıfta bulunur.

1. Gemi bilgileri

- 1.1 Geminin adı
- 1.2 Tanınma İşareti
- 1.3 Bağlama limanı
- 1.4 Grostonilatosu.....
- 1.5 İnşa tarihi:
 - 1.5.1 İnşa sözleşmesinin tarihi
 - 1.5.2 Omurgaya konulduğu veya geminin benzer inşaat aşamasında olduğu tarih
 - 1.5.3 Teslimat tarihi

1.6 Büyük değişim (varsa):

1.6.1 Değişiklik sözleşmesi tarihi

1.6.2 Değişikliğin başladığı tarih

1.6.3 Değişikliğin tamamlandığı tarih

1.7 Gemi, teslimatta öngörülemeden gecikme dolayısıyla kural 1.28.1 uyarınca İdare tarafından "31 Aralık 1979 tarihinde veya öncesinde teslim edilen gemi" olarak kabul edilmiştir

2. Makine mahallerinin sintinelerinden ve akaryakıt tanklarından petrol sızıntısının kontrolüne ilişkin ekipman

(kural 16 ve 14)

2.1 yakıt tanklarında balast suyunun taşınması:

2.1.1 Gemi normal koşullar altında yakıt tanklarında balast suyu taşıyabilir

2.2 Kurulu petrol filtreleme ekipmanının türü:

2.2.1 Yağ filtreleme (15 ppm) ekipmanı (kural 14.6)

2.2.2 Alarmlı ve otomatik durdurma cihazlı petrol filtreleme (15 ppm) ekipmanı (kural 14.7)

2.3 Onay standartları:

2.3.1 Ayırma/filtreleme ekipmanı:

.1 A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;

.2 MEPC.60(33) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;

.3 MEPC.107(49) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;

.4 A.233(VII) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;

.5 A.393(X) veya A.233(VII) sayılı karara dayanmayan ulusal standartlara göre onaylanmıştır;

.6 onaylanmamıştır.

2.3.2 Proses birimi, A.444(XI) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır

2.3.3 Yağ ölçer:

- .1 A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;
- .2 MEPC.60(33) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;
- .3 MEPC.107(49) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır.

2.4 Sistemin azami iş hacmi m³/saat

2.5 Kural 14'ten feragat:

2.5.1 Kural 14.5 uyarınca gemi ile ilgili olarak Kural 14.1 veya 14.2'nin gerekliliklerinden feragat edilir.

2.5.1.1 Gemi yalnızca özel alan(lar)da sefer yapmaktadır;

2.5.1.2 Gemi Yüksek Hızlı Tekneler için Uluslararası Emniyet Kodu kapsamında sertifikalandırılmıştır ve yanıt süresi 24 saati geçmeyen planlı bir hizmettedir

2.5.2 Gemi, tüm petrolü sintine suyunun gemide tutulması için aşağıdaki bekletme tankına/tanklarına sahiptir:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar arası yeri	Yanal pozisyon	
Toplam hacim:..... m³			

3. Slacın tutulması ve bertarafı için kullanılan araçlar (kural 12) ve sintine suyu tutma tank(lar)ı*

3.1 Gemide aşağıdaki slaç tankları bulunur:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar arası yeri	Yanal pozisyon	
Toplam hacim:..... m³			

* Sintine suyu tutma tank(lar)ı Sözleşme kapsamında gerekli değildir, paragraf 3.3 kapsamında tabloya girilecek kayıtlar isteğe bağlıdır.

- 3.2 Slaç tanklarına ek olarak kalıntıların bertarafı için kullanılan araçlar:
- 3.2.1 Yağ kalıntıları için çöp yakıcı, kapasite l/saat
- 3.2.2 Slaç yakmaya uygun yardımcı kazan
- 3.2.3 Yağ kalıntılarını yakıt ile karıştırmak için kullanılan tank, kapasite m³
- 3.2.4 Diğer kabul edilebilir araçlar:
- 3.3 Yağlı sintine suyunun gemide toplanması için aşağıdaki tutma tankı/tankları bulunur:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar arası yeri	Yanal pozisyon	
Toplam hacim: m ³			

4. Standart tahliye bağlantısı

(kural 13)

- 4.1 Gemide, makine sintinelerinden kaynaklanan kalıntıların ve slaç atıklarının atık kabul tesislerine verilmesi için, Kural 13 uyarınca göre standart bir tahliye bağlantısı ile donatılmış bir boru hattı bulunmaktadır

5. Gemide yağ/deniz kirliliği acil durum planı (kural 37)

- 5.1 Gemiye kural 37'ye uygun bir gemide petrol kirliliği acil durum planı sağlanmıştır
- 5.2 Gemiye kural 37.3'e uygun bir gemide deniz kirliliği acil durum planı sağlanmıştır

6. Muafiyet

- 6.1 İdare tarafından, bu Kayıt'ın şu
.....
..... paragraf(lar)ında listelenen unsurlar ile ilgili olarak kural 3.1 uyarınca Sözleşme'nin I. Ek'inin 3. Bölümünün gerekliliklerinden muafiyet verilmiştir:

7. Eşdeğerler (kural 5)

7.1 Eşdeğerler, bu Kayıt'ın
paragraf(lar)ında listelenen Ek I'in belirli gereklilikleri için İdare tarafından
onaylanmıştır:.....□

Bu Kayıt'ın her bakımdan doğru olduğu ONAYLANMIŞTIR.

Verildiği yer

.....
(Kayıtın düzenlendiği yer)

.....
(Veriliş tarihi)

.....
(Kayıtı düzenleyen yetkilinin imzası)

(Düzenleyici makamın mührü veya damgası)

FORM B

Uluslararası Petrol Kirliliğini Önlenme Sertifikasına İlave

(IOPP Sertifikası)

PETROL TANKERLERİ İÇİN İNŞA VE EKİPMAN KAYDI

İlgili 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği şekliyle, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (bundan böyle "Sözleşme" olarak anılacaktır) Ek I hükümleri ile ilgili olarak.

Notlar:

- 1 Bu form, IOPP Sertifikasında kategorize edilen ilk iki gemi tipi, yani "petrol tankerleri" ve Sözleşme'nin Ek I'inin 2.2 kuralı uyarınca yük tankerli petrol tankerleri dışındaki gemiler için kullanılır. IOPP Sertifikasındaki üçüncü gemi kategorisine giren gemiler için Form A kullanılır.
- 2 Bu kayıt IOPP Sertifikasına kalıcı olarak eklenir. IOPP Sertifikası gemide her zaman hazır bulundurulur.
- 3 Asıl kayıt asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde yapılır. Sertifikayı veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.
- 4 Kutulara , "evet" ve "geçerli" yanıtı için çarpı (x) ya da "hayır" ve "uygun değil" yanıtı için (-) işareti koyulur.
- 5 Aksi belirtilmedikçe, bu Kayıtta belirtilen kurallarda Sözleşme'nin I. Ek'indeki kurallara atıfta bulunur ve kararlar, Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilenleri ifade eder.

1. Gemi bilgileri

- 1.1 Geminin adı
- 1.2 Tanınma İşareti
- 1.3 Bağlama limanı
- 1.4 Grostonilatosu
- 1.5 Geminin taşıma kapasitesi (m³)
- 1.6 Geminin dedveyti..... (ton) (kural 1.23)
- 1.7 Geminin uzunluğu..... (m) (kural 1.19)

- 1.8 İnşa tarihi:
- 1.8.1 İnşa sözleşmesinin tarihi
- 1.8.2 Omurgaya konulduğu veya geminin benzer inşa aşamasında olduğu tarih
- 1.8.3 Teslimat tarihi
- 1.9 Büyük değişiklik tarihi (varsa):
- 1.9.1 Değişiklik sözleşmesi tarihi
- 1.9.2 Değişikliğin başladığı tarih
- 1.9.3 Değişikliğin tamamlandığı tarih.
- 1.10 Teslimatta öngörülemeyen gecikme:
- 1.10.1 Gemi, teslimatta öngörülemeyen gecikme dolayısıyla kural 1.28.1 uyarınca İdare tarafından "31 Aralık 1979 tarihinde veya öncesinde teslim edilen gemi" olarak kabul edilmiştir
- 1.10.2 Gemi, teslimatta öngörülemeyen gecikme dolayısıyla kural 1.28.3 uyarınca İdare tarafından "1 Haziran 1982 tarihinde veya öncesinde teslim edilen gemi" olarak kabul edilmiştir
- 1.10.3 Geminin teslimatta öngörülemeyen gecikme dolayısıyla kural 26'nın hükümlerine uyması gerekli değildir
- 1.11 Gemi tipi:
- 1.11.1 Ham petrol tankeri
- 1.11.2 Petrol ürün tankeri
- 1.11.3 Kural 20.2'de atıfta bulunduğu gibi fuel oil veya ağır motorin veya yağlama yağı taşımayan ürün tankeri
- 1.11.4 Ham petrol/ürün tankeri
- 1.11.5 Kombine taşıyıcı
- 1.11.6 Sözleşme'nin I. Ek'inin 2.2 sayılı kuralı kapsamına giren yük tankları bulunan, petrol tankeri dışındaki gemi
- 1.11.7 kural 2.4'te belirtilen maddeleri taşıyan petrol tankeri

- 1.11.8 COW ile çalışan "ham petrol tankeri" olarak belirlenmiş gemi, aynı zamanda aynı bir IOPP Sertifikasının da verildiği CBT ile çalışan "ürün tankeri" olarak da belirlenmiştir
- 1.11.9 CBT ile çalışan "ürün tankeri
" olarak belirlenmiş gemi, aynı zamanda aynı bir IOPP Sertifikasının da verildiği COW ile çalışan "ham petrol tankeri" olarak da belirlenmiştir
- 2. Makine mahallerinin sintinelerinden ve yakıt tanklarından petrol sızıntısının kontrolüne ilişkin ekipman**
- (kural 16 ve 14)
- 2.1 yakıt tanklarında balast suyunun taşınması:
- 2.1.1 Gemi normal koşullar altında yakıt tanklarında balast suyu taşıyabilir
- 2.2 Kurulu petrol filtreleme ekipmanının türü:
- 2.2.1 Yağ filtreleme (15 ppm) ekipmanı (kural 14.6)
- 2.2.2 Alarmlı ve otomatik durdurma cihazlı petrol filtreleme (15 ppm) ekipmanı (kural 14.7)
- 2.3 Onay standartları:
- 2.3.1 Ayırma/filtreleme ekipmanları:
- .1 A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;
- .2 MEPC.60(33) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;
- .3 MEPC.107(49) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;
- .4 A.233(VII) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;
- .5 A.393(X) veya A.233(VII) sayılı karara dayanmayan ulusal standartlara göre onaylanmıştır;
- .6 onaylanmamıştır.
- 2.3.2 İşlem ünitesi, A.444(XI) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır

2.3.3 Yağ ölçer:

- .1 A.393(X) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;
- .2 MEPC.60(33) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır;
- .3 MEPC.107(49) sayılı karar uyarınca onaylanmıştır.

2.4 Sistemin azami kapasitesim³/saat

2.5 Kural 14'dan feragat:

2.5.1 Kural 14.5 uyarınca gemi ile ilgili olarak Kural 14.1 veya 14.2'nin gerekliliklerinden feragat edilir.

Gemi yalnızca özel alan(lar)da sefer yapmaktadır:.....

2.5.2 Gemi, tüm petrolü sintine suyunun gemide tutulması için aşağıdaki toplama tankına/tanklarına sahiptir:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar arası yeri	Yanal pozisyon	
Toplam hacim: m ³			

2.5.3 Toplama tank(lar)ı yerine gemide, sintine suyunu slop tankına aktarmaya yönelik düzenlemeler mevcuttur

3. slacın toplanması ve bertarafı için kullanılan araçlar (kural 12) ve sintine suyu toplama tank(lar)ı*

3.1 Gemide aşağıdaki slaç tankları bulunur:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar arası yeri	Yanal pozisyon	
Toplam hacim: m ³			

* Sintine suyu bekletme tank(lar)ı Sözleşme kapsamında gerekli değildir, paragraf 3.3 kapsamında tabloya girilecek kayıtlar isteğe bağlıdır.

3.2 Slaç tanklarına ek olarak kalıntıların bertarafı için kullanılan araçlar:

- 3.2.1 Petrol kalıntıları için çöp yakıcı, kapasitel/saat
- 3.2.2 Petrol kalıntılarını yakmak için uygun yardımcı kazan
- 3.2.3 Petrol kalıntılarını yakıt ile karıştırmak için kullanılan tank, kapasite..... m³
- 3.2.4 Diğer kabul edilebilir araçlar:.....

3.3 Yağlı sintine suyunun gemide tutulması için aşağıdaki tutma tankı/tankları bulunur:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar arası yeri	Yanal pozisyon	
Toplam hacim: m³			

4. Standart tahliye bağlantısı

(kural 13)

- 4.1 Gemide, makine sintinelerinden kaynaklanan kalıntıların ve slaç atıklarının atık kabul tesislerine verilmesi için, Kural 13 uyarınca göre standart bir tahliye bağlantısı ile donatılmış bir boru hattı bulunmaktadır

5. İnşaat (kural 18, 19, 20, 23, 26, 27 ve 28)

5.1 Kural 18'in gereklilikleri uyarınca, gemiye:

- 5.1.1 SBT, PL ve COW sağlanması gereklidir
- 5.1.2 SBT ve PL sağlanması gereklidir
- 5.1.3 SBT sağlanması gereklidir
- 5.1.4 SBT veya COW sağlanması gereklidir
- 5.1.5 SBT veya CBT sağlanması gereklidir
- 5.1.6 geminin kural 18'in gerekliliklerine uyması gerekli değildir

5.2 Ayrılmış Balast Tankları (SBT):

- 5.2.1 Gemiye kural 18'e uygun olarak SBT sağlanmıştır
- 5.2.2 Gemiye kural 18'e uygun olarak, kural 18.12 ila 18.15 uyarınca koruyucu alanlarda (PL) düzenlenen SBT sağlanmıştır

5.2.3 SBT dağılımı aşağıdaki şekildedir:

Tank	Hacim (m ³)	Tank	Hacim (m ³)
		Toplam hacim:m³	

5.3 Ayrılmış temiz balast tankları (CBT)

5.3.1 Gemiye kural 18.8'e uygun olarak CBT sağlanmıştır ve türün tankeri olarak faaliyet gösterebilir

5.3.2 CBT dağılımı aşağıdaki şekildedir:

Tank	Hacim (m ³)	Tank	Hacim (m ³)
		Toplam hacim:m³	

5.3.3 Gemiye verilen tarihe sahip geçerli bir Ayrılmış Temiz Balast Tank Operasyonu El Kitabı sağlanmıştır:

5.3.4 Gemi CBT'nin balastlanması ve petrol yükünün elleçlenmesi için ortak boru ve pompa düzenlemelerine sahiptir

5.3.5 Gemi CBT'nin balastlanması için ayrı, bağımsız boru ve pompa düzenlemelerine sahiptir

5.4 Ham petrol yıkama (COW):

5.4.1 Gemi kural 33'ye uygun bir COW sistemi ile donatılmıştır

5.4.2 Gemi kural 33'e uygun bir COW sistemi ile donatılmıştır ancak sistemin etkinliği Revize COW Şartnamesi (A.497(XII) ve A.897(21) sayılı karar ile tadil edilen karar A.446(XI) paragraf 4.2.10 ve kural 33(1) uyarınca onaylanmamıştır

5.4.3 Gemiye verilen tarihe sahip, geçerli bir Ham Petrol Yıkama Operasyonları ve Ekipmanı El Kitabı sağlanmıştır

- 5.4.4 Gemi, gerekli olmamasına rağmen Revize COW Şartnamesinin (A.497(XII) ve A.897(21) sayılı karar ile tadil edilen karar A.446(XI)) güvenlikle ilgili özelliklerine uygun COW ile donatılmıştır
- 5.5 Kural 18'ten muafiyet:
- 5.5.1 Gemi yalnızca arasında kural 2.5'e uygun ticarete faaliyet göstermektedir ve dolayısıyla kural 18'in gerekliliklerinden muafır
- 5.5.2 Gemi kural 18.10'a uygun özel balast düzenlemeleri ile faaliyet göstermektedir ve dolayısıyla kural 18'in gerekliliklerinden muafır:
- 5.6 Kargo tanklarının boyut ve düzenlemelerine ilişkin sınırlamalar (kural 26)
- 5.6.1 Gemi, kural 26'nın gerekliliklerine göre inşa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur
- 5.6.2 Gemi, kural 26.4'ün gerekliliklerine göre inşa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur (bkz. kural 2.2)
- 5.7 Bölmeleme ve stabilite (kural 28):
- 5.7.1 Gemi, kural 28'in gerekliliklerine göre inşa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur
- 5.7.2 Gemiye kural 28.5 uyarınca gerekli bilgiler ve veriler onaylanmış bir formda sağlanmıştır
- 5.7.3 Gemi, kural 27'nin gerekliliklerine göre inşa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur
- 5.7.4 Kombine taşıyıcılar için Kural 27 kapsamında gerekli olan bilgi ve veriler, İdare tarafından onaylanan yazılı bir prosedürle gemiye sağlanmıştır
- 5.8 Çift cidarlı inşa:
- 5.8.1 Geminin, kural 19'a göre inşa edilmesi gerekmektedir ve aşağıdaki gereklilikleri sağlar:
- .1 paragraf (3) (çift cidarlı inşa)
- .2 paragraf (4) (çift borda yapıya sahip orta yükseklikte güverte tankerleri)
- .3 paragraf (5) (Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından onaylanan alternatif yöntem)

- 5.8.2 Gemi, kural 19.6'nın gerekliliklerine (çift dip gereklilikleri) göre inşa edilmelidir ve bu gerekliliklere uygundur
- 5.8.3 Geminin, kural 19'un gerekliliklerine uyması zorunlu değildir
- 5.8.4 Gemi kural 20'ye tabidir ve:
- .1 verilen tarihe kadar kural 19'un paragraf 2 ila 5, 7 ve 8 paragraflarına ve paragraf 28.6 ile ilgili olarak kural 28'e uyması gerekmektedir.....
- .2 verilen tarihe kadar kural 20.5'e göre çalışmaya devam etmesine izin verilir.....
- .3 verilen tarihe kadar kural 20.7'ye göre çalışmaya devam etmesine izin verilir.....
- 5.8.5 Gemi kural 20'ye tabi değildir
- 5.8.6 Gemi kural 21'e tabidir ve:
- .1 verilen tarihe kadar kural 21.4'e uyması gerekmektedir.....
- .2 verilen tarihe kadar kural 21.5'e göre çalışmaya devam etmesine izin verilir.....
- .3 verilen tarihe kadar kural 21.6.1'ya göre çalışmaya devam etmesine izin verilir.....
- .4 verilen tarihe kadar kural 21.6.2'ye göre çalışmaya devam etmesine izin verilir.....
- .5 kural 21.7.2'ye göre kural 21'in hükümlerinden muaftr
- 5.8.7 Gemi kural 21'e tabi değildir
- 5.8.8 Gemi kural 22'ye tabidir ve:
- .1 kural 22.2'nin gerekliliklerine uygundur.....
- .2 kural 22.3'ün gerekliliklerine uygundur.....
- .3 kural 22.5'in gerekliliklerine uygundur.....
- 5.8.9 Gemi kural 22'ye tabi değildir.....
- 5.9 Kazara petrol sızıntısı performansı
- 5.9.1 Gemi kural 23'ün gerekliliklerine uygundur

6. Petrolün gemide tutulması (kural 29, 31 ve 32)

6.1 Yağ boşaltım izleme ve kontrol sistemi:

6.1.1 Gemi karar A.496(XII) veya A.586(14)'te tanımlandığı üzere
..... petrol tankeri kategorisindedir (uygun şekilde siliniz)

6.1.2 Yağ boşaltım ve kontrol sistemi MEPC.108(49) uyarınca onaylanmıştır

6.1.3 Sistem aşağıdakilerden oluşur:

.1 kontrol ünitesi

.2 bilişim ünitesi

.3 hesaplama ünitesi

6.1.4 Sistem:

.1 başlatma kilit düzeneği ile donatılmıştır

.2 otomatik durdurma cihazı ile donatılmıştır

6.1.5 Yağ ölçer karar A.393(X) veya A.586(14) veya MEPC.108(49) (uygun şekilde siliniz) uyarınca onaylanmıştır ve aşağıdakiler için uygundur:

.1 ham petrol

.2 siyah ürünler

.3 beyaz ürünler

.4 sertifika ekinde listelenen petrol benzeri zararlı sıvı maddeler

6.1.6 Gemiyeye petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi için bir operasyon el kitabı sağlanmıştır

6.2 Slop tankları:

..... Gemiyeye aşağıdakilere uygun olarak,
..... toplam petrol taşıma kapasitesinin
..... %.....'sini oluşturan, adet
.....m³'lük slop tankı sağlanmıştır:

.1 kural 29.2.3

.2 kural 29.2.3.1

.3 kural 29.2.3.2

.4 kural 29.2.3.3

- 6.2.2 Kargo tankları slop tankı olarak belirlenmiştir
- 6.3 Yağ/su arayüz dedektörleri:
- 6.3.1 Gemiye MEPC.5(XIII) sayılı kararın hükümleri uyarınca onaylanmış Petrol/su arayüz dedektörleri sağlanmıştır
- 6.4 Kural 29, 31 ve 32'den muafiyet
- 6.4.1 Kural 2.4 uyarınca gemi, kural 29, 31 ve 32'nin gerekliliklerinden muafır
- 6.4.2 Kural 2.2 uyarınca gemi, kural 29, 31 ve 32'nin gerekliliklerinden muafır
- 6.5 Kuraldan feragat:
- 6.5.1 Kural 3.5 uyarınca gemi ile ilgili olarak kural 31 ve 32'nin gerekliliklerinden feragat edilmiştir. Gemi münhasıran aşağıdakilerde faaliyet göstermektedir:
- .1 kural 2.5 uyarınca özel ticaret:.....
-
- .2 özel alan(lar)daki seferler:.....
-
- .3 özel alan(lar)ın dışında ve en yakın karadan 50 deniz mili uzaklık dahilinde bulunan, 72 saat veya daha az süreli, şunlarla kısıtlı seferler:.....
-
- 7. Pompalama, boru tesisatı ve boşaltım düzenlemeleri**
(kural 30)
- 7.1 Ayrılmış balast için denize boşaltma çıkışlarının konumları:
- 7.1.1. Su hattının üstünde
- 7.1.2 Su hattının altında
- 7.2 Temiz balast için tahliye manifoldu dışındaki boşaltım çıkışlarının konumu[†]
- 7.2.1 Su hattının üstünde
- 7.2.2 Su hattının altında

[†] Yalnızca izlenebilen çıkışlar belirtilmelidir.

- 7.3 Kirli balast suyu veya kargo tankı mahallerinden gelen petrol ile kirlenmiş su için tahliye manifoldu dışındaki boşaltım çıkışlarının konumu:
- 7.3.1 Su hattının üstünde
- 7.3.2 Kural 30.6.5'e uygun ve kısmi akış düzenlemeleri ile bağlantılı olarak su hattının altında
- 7.3.3 Su hattının altında
- 7.4 Kargo pompalarından ve petrol devrelerinden petrolün tahliyesi (kural 30.4ve 30.5)
- 7.4.1 Kargo tahliyesi tamamlandığında tüm kargo pompalarının ve yağ devrelerinin drenajına ilişkin araçlar:
- .1 drenajlar bir yük veya slop tankına boşaltım yapabilir
- .2 kıyıda boşaltım için özel bir küçük çaplı devre sağlanmıştır
- 8. Gemide yağ/deniz kirliliği acil durum planı**
(kural 37)
- 8.1 Gemiye kural 37'ye uygun bir gemide petrol kirliliği acil durum planı sağlanmıştır
- 8.2 Gemiye kural 37.3'e uygun bir gemide deniz kirliliği acil durum planı sağlanmıştır
- 9. Muafiyet**
- 9.1 İdare tarafından, bu Kaydın şu.....
.....paragraf(lar)ında listelenen unsurlar ile ilgili olarak kural 3.1 uyarınca Sözleşme'nin I. Ek'inin 3. Bölümünün gerekliliklerinden muafiyet verilmiştir:
- 10. Eşdeğerler** (kural 5)
- 10.1 Eşdeğerler, bu Kaydın şuparagraf(lar)ında listelenen Ek I'in belirli gereklilikleri için İdare tarafından onaylanmıştır:

Bu Kaydın her bakımdan doğru olduğu ONAYLANMIŞTIR.

Verildiği

yer

.....
(Kaydın düzenlendiği yer)

.....
(Veriliş tarihi)

.....
(Kaydı düzenleyen yetkilinin imzası)

(Düzenleyici makamın mührü veya damgası)

LAHİKA III

YAĞ KAYIT DEFTERİ FORMU

YAĞ KAYIT DEFTERİ

KISIM I - Makine mahalli operasyonları

(Tüm gemiler)

Geminin Adı:

Tanınma İşareti:

Grostonilatosu:

Dönem: 'den

'ye

Not: 150 groston ve üzerinde olan her tankere ve 400 groston ve üzerinde olan tanker dışındaki her gemiye, ilgili makine mahalli operasyonlarını kayıt için bir Yağ Kayıt Defteri Kısım I (Makine Mahalli Operasyonları) sağlanır. tankerlere ayrıca ilgili yük/balast operasyonlarını kaydetmek için Yağ Kayıt Defteri Kısım II de sağlanır.

Giriş

Bu bölümün aşağıdaki sayfalarda, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme Ek I'in 17 sayılı kuralına göre Yağ Kayıt Defteri Kısım I'e kaydedilmesi gereken makine mahalli operasyonlarının kapsamlı bir listesi gösterilmektedir. Maddeler, her biri bir harfle gösterilen operasyonel bölümlere ayrılmıştır.

Yağ Kayıt Defteri Kısım I'e kayıt girilirken tarih, operasyon kodu ve madde numarası uygun sütunlara yazılır ve gerekli bilgiler kronolojik olarak boş alanlara kaydedilir.

Tamamlanan her operasyon, yetkili zabıt veya zabıtlar tarafından imzalanır ve tarihi atılır. Geminin kaptanı tamamlanan her sayfayı imzalar.

Yağ Kayıt Defteri Kısım I, petrol miktarına birçok atıf içerir. Tank Ölçüm cihazlarının sınırlı doğruluğu, sıcaklık değişimleri ve yapışma bu okumaların doğruluğunu etkileyecektir. Yağ Kayıt Defteri Kısım I'deki girdiler bu doğrultuda değerlendirilmelidir.

Petrolün kazara veya diğer istisnai bir şekilde boşalması durumunda, boşaltımın koşulları ve sebepleri Yağ Kayıt Defteri Kısım I'de belirtilir.

Yağ filtreleme ekipmanının herhangi bir arızası, Yağ Kayıt Defteri Kısım I'e kaydedilir.

IOPP Sertifikasına sahip gemilerdeki Yağ Kayıt Defteri Kısım I'in girdileri, asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca yazılır. Kayıtların geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dilinde yapılması halinde, bir anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda o dilde girilen kayıtlar geçerli olur.

Yağ Kayıt Defteri Kısım I, tüm makul zamanlarda incelemeye hazır bir yerde ve yedekli seyirdeki insansız gemiler hariç olmak üzere, gemide tutulur. Son kaydın girilme tarihinden itibaren üç yıl süreyle saklanır.

Sözleşme'ye Taraf devletlerden birinin Hükümetinin yetkili makamı, bu Ek'in geçerli olduğu herhangi bir gemideki Yağ Kayıt Defteri Kısım I'i gemi kendi limanındayken veya açık deniz terminalerindeyken inceleyebilir, bu defterdeki herhangi bir girdinin kopyasını alabilir ve gemi kaptanından kopyanın aslına uygun bir suret olduğunu tasdik etmesini isteyebilir. Yağ Kayıt Defteri Kısım I'deki bir kaydın aslına uygun bir kopyası olarak gemi kaptanı tarafından tasdik edilen herhangi bir kopya, kayıta belirtilen gerçeklerin kanıtı olarak herhangi bir adli işlemde delil olarak kabul edilir. Yağ Kayıt Defteri Kısım I'in incelenmesi ve yetkili makam tarafından bu paragraf uyarınca onaylı bir kopyasının alınması işlemi, geminin gereksiz yere gecikmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılır.

KAYDEDİLECEK MADDELERİN LİSTESİ

(A) yakıt tanklarının balastlanması veya temizlenmesi

1. Balastlanan tankların tanımı.
2. En son petrol içerdiğinden beri temizlenip temizlenmediği ve temizlenmediyse daha önce taşınan petrolün türü.
3. Temizleme süreci:
 - .1 geminin konumu ve temizliğin başlangıç ve bitiş zamanı;
 - .2 temizlik için bir yöntemin kullanıldığı tank(lar)ı belirtin (durulama, buharlama, kimyasallarla temizleme; kullanılan kimyasalların türü ve m³ cinsinden miktarı);
 - .3 temizleme suyunun aktarıldığı tank(lar)ın kimliği.
4. Balastlama:
 - .1 geminin konumu ve balastlama başlangıç ve bitiş zamanı;
 - .2 tanklar temizlenmediyse balastlamanın m³ cinsinden miktarı.

(B) Kısım (A)'da atıfta bulunulan yakıt tanklarından kirli balast veya temizleme suyunun boşaltılması

5. Tank(lar)ın tanımı.
6. Boşaltma işlemi başlangıcında geminin konumu.
7. Boşaltma işlemi tamamlandığında geminin konumu.
8. Boşaltma işlemi sırasında geminin hızı.
9. Boşaltma yöntemi:
 - .1 15 ppm ekipmanı aracılığıyla
 - .2 atık kabul tesislerine.
10. m³ cinsinden boşaltılan miktar.

(C) Sıaç ve diğer petrol kalıntılarının toplanması ve bertarafı

11. Sıaçın toplanması

Gemide tutulan sıaç ve diğer petrol kalıntılarının miktarı. Miktar haftalık olarak kaydedilmelidir¹: (Bu, sefer bir haftadan fazla sürse bile miktarın haftada bir kez kaydedilmesi gerektiği anlamına gelir)

- .1 - tank(lar)ın tanımı.....
- .2 - tank(lar)ın kapasitesim³
- .3 - toplam tutulan miktarm³

12. Kalıntı bertarafı yöntemleri.

Bertaraf edilen petrol kalıntılarının miktarını, boşaltılan tank(lar)ın ve tutulan içeriğin miktarını m³ cinsinden belirtiniz:

- .1 atık kabul tesislerine (limanı belirtiniz)[†];
- .2 başka bir tank(lar)a transferi (tank(lar)ı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz)
- .3 yakma (toplam işlem süresini belirtiniz);
- .4 diğer yöntemler (belirtiniz).

(D) Makine mahallerinde biriken sintine suyunun otomatik olmayan tahliyesi veya başka şekilde bertarafı

13. Metreküp cinsinden boşaltılan veya bertaraf edilen miktar.¹

14. Boşaltım veya bertarafın zamanı (başlangıç ve bitiş).

15. Boşaltım veya bertaraf yöntemi:

- .1 15 ppm ekipman aracılığıyla (başlangıç ve bitiş pozisyonunu belirtiniz);
- .2 atık kabul tesislerine (limanı belirtiniz)²;
- .3 slop tankı veya tutma tankı veya diğer tank(lar)a aktarım (tank(lar)ı, m³ cinsinden tank(lar)da tutulan toplam miktarı belirtiniz).

¹ IOPP Sertifikasının ilavesinin A ve B formlarında 3.1. maddede listelenen, sıaç için kullanılan tanklar.

² Gemi kaptanları, barçlar ve tankerler de dahil olmak üzere atık kabul tesislerinin işletmecisinden, transferin zaman ve tarihi ile birlikte aktarılan tank yıkama suyu, kirli balast, kalıntı veya petrollü karışımların miktarının detaylandıran bir alındı belgesi veya sertifika almalıdır. Bu alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri Kısım I'e eklenmiş olması halinde, geminin kaptanına gemisinin iddia edilen bir kirlilik olayına karışmadığını kanıtlamasına yardımcı olabilir. Bu alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri Kısım I ile birlikte muhafaza edilmelidir.

³ Toplama tank(lar)ından sintine suyunun boşaltılması veya bertaraf edilmesi durumunda, toplama tank(lar)ının tanımını, kapasitesini ve tankta tutulan miktarı belirtiniz.

(E) Makine mahallerinde biriken sintine suyunun otomatik tahliyesi veya başka şekilde bertarafı

16. 15 ppm ekipman aracılığıyla denize boşaltma için sistemin otomatik çalışma moduna alındığı zaman ve geminin konumu.
17. Sintine suyunun toplama tankına transferi için sistemin otomatik çalışma moduna alındığı zaman (tankı belirtiniz).
18. Sistemin manuel işleme başladığı zaman.

(F) Yağ filtreleme ekipmanının durumu

19. Sistem arızasının zamanı².
20. Sistemin devreye alındığı zaman.
21. Arızanın nedenleri.

(G) Petrolün kazara veya diğer istisnai boşaltımı

22. Gerçekleşme zamanı.
23. Olay anında geminin yeri ve konumu.
24. Yaklaşık petrol miktarı ve türü.
25. Boşaltım veya kaçak koşulları, sebepleri ve genel açıklamalar.

(H) Yakıt veya dökme yağlama petrolünün ikmalı

26. İkmal:
 1. İkmal yeri.
 2. İkmal zamanı.
 3. Yakıtın türü ve miktarı ve tank(lar)ın kimliği (ton cinsinden eklenen miktarı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz).
 4. Yağlama petrolünün türü ve miktarı ve tank(lar)ın kimliği (ton cinsinden eklenen miktarı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz).

² Yağ filtreleme ekipmanının durumu aynı zamanda mevcut alarm ve otomatik durdurma cihazlarını da kapsar.

(İ) Ek operasyonel prosedürler ve genel açıklamalar

Geminin adı
.....
Tanınma İşareti
.....

MAKİNE MAHALLİ OPERASYONLARI

Tarih	Kod (harf)	Madde (no)	Operasyon kaydı/sorumlu yetkilinin imzası.

Kaptanın imzası

YAĞ KAYIT DEFTERİ

KISIM II - Yük/Balast Operasyonları

(Petrol Tankerleri)

Geminin Adı:

Tanınma İşareti:

Grostonilatosu:

Dönem: 'den

'ye

Not: 150 groston ve üzerindeki her tankere, ilgili yük/balast operasyonlarını kaydetmek amacıyla bir Yağ Kayıt Defteri Kısım II sağlanır. Bu tür tankerlere ayrıca ilgili makine mahalli operasyonlarını kaydetmek için Yağ Kayıt Defteri Kısım I de sağlanır.

Geminin

Adı

.....

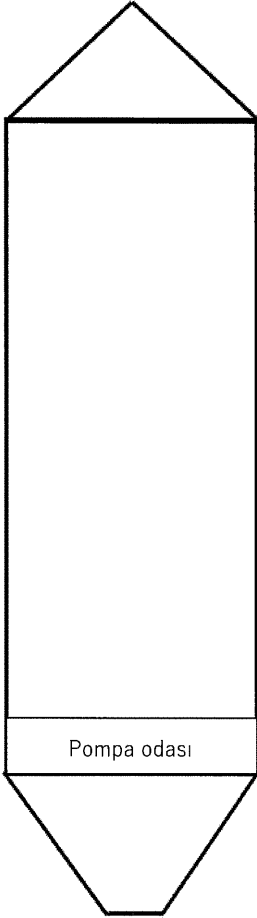
Tanınma

İşareti

.....

KARGO VE SLOP TANKLARIN PLAN GÖRÜNÜMÜ

(gemide doldurulacak)



Tankların adı	Kapasite
Slop tank(lar)ının derinliği:	

(Her bir tankın kapasitesini ve sloptank(lar)ının derinliğini veriniz)

Giriş

Bu bölümün aşağıdaki sayfalarda, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) ile tadil edilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme Ek I'nin 36 sayılı kuralına göre Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye kaydedilmesi gereken yük ve balast operasyonlarının kapsamlı bir listesi gösterilmektedir. Maddeler, her biri bir harfle gösterilen operasyonel bölümlere ayrılmıştır.

Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye kayıt girilirken tarih, operasyon kodu ve madde numarası uygun sütunlara yazılır ve gerekli bilgiler kronolojik olarak boş alanlara kaydedilir.

Tamamlanan her operasyon, yetkili zabıt veya zabıtlar tarafından imzalanır ve tarihi atılır. Doldurulan her sayfa gemi kaptanı tarafından imzalanır.

MARPOL 73/78 Ek I, Kural 2.5 uyarınca özel ticaretlerde bulunan petrol tankerleri ile ilgili olarak, Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye yapılan uygun giriş, Liman Devletinin yetkili makamı tarafından onaylanır.*

Yağ Kayıt Defteri Kısım II, petrol miktarına birçok atıf içerir. Tank Ölçüm cihazlarının sınırlı doğruluğu, sıcaklık değişimleri ve yapışma bu okumaların doğruluğunu etkileyecektir. Yağ Kayıt Defteri Kısım II'deki girdiler bu doğrultuda değerlendirilmelidir.

Petrolün kazara veya diğer istisnai bir şekilde boşalması durumunda, boşaltımın koşulları ve sebepleri Yağ Kayıt Defteri Kısım II'de belirtilir.

Petrol boşaltımı izleme ve kontrol sisteminin herhangi bir arızası Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye not edilir.

IOPP Sertifikasına sahip gemilerdeki Yağ Kayıt Defteri Kısım II'nin girdileri, asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca yazılır. Kayıtların geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dilinde yapılması halinde, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda o dilde girilen kayıtlar geçerli olur.

Yağ Kayıt Defteri Kısım II, tüm makul zamanlarda incelemeye hazır bir yerde ve yedekli seyirdeki insansız gemiler hariç olmak üzere, gemide tutulur. Son kaydın girilme tarihinden itibaren üç yıl süreyle saklanır.

Sözleşme'ye Taraf devletlerden birinin Hükümetinin yetkili makamı, bu Ek'in geçerli olduğu herhangi bir gemideki Yağ Kayıt Defteri Kısım II'yi gemi kendi limanındayken veya açık deniz terminalerindeyken inceleyebilir, bu defterdeki herhangi bir girdinin kopyasını alabilir ve gemi kaptanından kopyanın aslına uygun bir suret olduğunu tasdik etmesini isteyebilir. Yağ Kayıt Defteri Kısım II'deki bir kaydın aslına uygun bir kopyası olarak gemi kaptanı tarafından tasdik edilen herhangi bir kopya, kayıttaki belirtilen gerçeklerin kanıtı olarak herhangi bir adli işlemde delil olarak kabul edilir. Yağ Kayıt Defteri Kısım II'nin incelenmesi ve yetkili makam tarafından bu paragraf uyarınca onaylı bir kopyasının alınması işlemi, geminin gereksiz yere gecikmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılır.

* Bu cümle yalnızca özel bir ticarete yer alan bir tankerin Yağ Kayıt Defterine eklenmelidir.

KAYDEDİLECEK UNSURLARIN LİSTESİ

(A) Petrol yükünün yüklenmesi

1. Yükleme yeri.
2. Yüklenen petrolün türü ve tank(lar)ın kimliği.
3. Yüklenen toplam petrol miktarı (m^3 cinsinden $15^{\circ}C$ 'de eklenen miktarı ve tank(lar)ın m^3 cinsinden toplam içeriğini belirtiniz)

(B) Sefer sırasında petrol yükünün dabili transferi

4. Tank(lar)ın kimliği:
 - .1 Nereden:
 - .2 Nereye: (m^3 cinsinden transfer miktarı ve tank(lar)ın toplam miktarını belirtiniz).
5. 4.1'deki tank(lar) boşaltıldı mı? (Hayır ise, tutulan miktarı m^3 cinsinden belirtiniz.)

(C) Petrol yükünün tahliye edilmesi

6. Tahliye yeri.
7. Tahliye edilen tankların kimliği.
8. Tank(lar) tamamen tahliye edildi mi? (Hayır ise, tutulan miktarı m^3 cinsinden belirtiniz.)

(D) Ham petrol yıkama (sadece COW tankerleri) (ham petrolle yıkanan her tank için doldurulacak)

9. Ham petrolle yıkamanın gerçekleştirildiği liman veya iki tahliye limanı arasında gerçekleştirildiyse, geminin konumu
10. Yıkanan tank(lar)ın kimliği.¹
11. Kullanılan makinelerin sayısı.
12. Yıkamanın başlama saati.
13. Kullanılan yıkama modeli.²
14. Yıkama hattı basıncı.
15. Yıkamanın tamamlanma veya durdurulma saati.

1 Operasyon ve Ekipman El Kitabında açıklandığı üzere, tek bir tankta aynı anda çalıştırılabilenden daha fazla makine olması halinde, ham petrolle yıkanan bölüm tanımlanmalıdır; örn. No.2 merkez, ön kısım.

2 Operasyon ve Ekipman El Kitabına uygun olarak tek veya çok aşamalı yıkamadan hangisinin kullanıldığını belirtiniz. Çok aşamalı yöntem kullanılıyorsa, kapsanan dikey arkı belirtiniz

16. Tank(lar)ın kuru olduğunu belirleme yöntemini belirtiniz.

17. Açıklamalar.³

(E) Kargo tanklarının balastlanması

18. Balast operasyonu başlangıç ve bitişinde geminin pozisyonu..

19. Balastlama işlemi:

- .1 Balastlanan tank(lar)ın kimliği;
- .2 başlangıç ve bitiş zamanı; ve
- .3 alınan balast miktarı. İşlemden yer alan her bir tank için m³ cinsinden toplam balast miktarını belirtiniz.

(F) Ayrılmış temiz balast tanklarının balastlanması (yalnızca CBT tankerleri)

20. Balastlanan tankların tanımı.

21. Yıkama amaçlı su veya liman balastı ayrılmış temiz balast tank(lar)ına alındığında geminin konumu.

22. Pompa(lar) ve devreler slop tankına boşaltıldığında geminin konumu.

23. Hattın yıkanmasından sonra, atığın ön depolamasının yapıldığı slop tank(lar)ına veya kargo tank(lar)ına aktarılan petrolü su miktarı (tank(lar)ı tanımlayınız). Toplam miktarı belirtiniz).

24. Ayrılmış temiz balast tank(lar)ına ilave balast suyu alındığında geminin konumu.

25. Ayrılmış balast tanklarını yük ve süzdürme devrelerinden ayıran valflerin kapatılma zamanı ve geminin konumu.

26. m cinsinden gemiye alınan temiz balast miktarı.

(G) Yük tanklarının temizlenmesi

27. Temizlenen tank(lar)ın kimliği.

28. Geminin bulunduğu liman veya konumu.

29. Temizliğin süresi.

30. Temizleme yöntemi.⁴

³ Operasyon ve Ekipman El Kitabında verilen programların takip edilmemesi halinde, bunun nedenleri Açıklamalar kısmında verilmelidir.

⁴ Elle hortumlama, makineyle yıkama ve/veya kimyasal temizlik. Kimyasal temizlik yapılıyorsa ilgili kimyasal ve kullanılan miktar belirtilmelidir.

31. Tank yıkama suları:

- .1 atık kabul tesislerine (limanı ve m³ cinsinden miktarı belirtiniz)⁵; ve
- .2 slop tank(lar)ı veya slop tank(lar)ı olarak tahsis edilen kargo tank(lar)ı (tank(lar)ın kimliğini, m³ cinsinden transfer miktarı ve toplam miktarı belirtiniz),

(H) Kirli balastın boşaltılması

32. Tank(lar)ın kimliği.
33. Denize boşaltım işleminin başlangıcının zamanı ve geminin konumu.
34. Denize boşaltma işleminin tamamlanma zamanı ve geminin konumu.
35. m³ cinsinden denize boşaltılan miktar.
36. Boşaltma işlemi sırasında geminin hızı.
37. Boşaltma sırasında petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi çalışıyor muydu?
38. Boşaltımın yapıldığı yerde atık su ve su yüzeyi düzenli olarak kontrol edildi mi?
39. Slop tank(lar)ına aktarılan petrollü suyun miktarı (slop tank(lar)ını belirtiniz. m³ cinsinden toplam miktarı belirtiniz.
40. Kıyıda atık kabul tesislerine boşaltım (ilgili liman ve m³ cinsinden miktarı belirtiniz).⁵

(İ) Slop tanklarındaki suyun denize boşaltılması

41. Slop tanklarını belirtiniz.
42. Son atık girişinden itibaren dinlenme zamanı veya
43. Son boşaltımdan itibaren dinlenme zamanı.
44. Boşaltma işlemi başlangıcının zamanı ve geminin konumu.
45. Boşaltımın başlangıcında tankın aleci.
46. Boşaltımın başlangıcında yağ/su arayüzünün aleci.
47. m³ cinsinden boşaltılan dökme miktar ve m³/saat cinsinden boşaltım hızı.

⁵ Geminin kaptanları, başçar ve tankerler dahil atık kabul tesislerinin işletmecisinden, transferin zaman ve tarihi ile birlikte transfer edilen tank yıkama suyu, kirli balast, kalıntı veya petrollü karışımların miktarının detaylandırılan bir alındı belgesi veya sertifika almalıdır. Bu alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye eklenmiş olması halinde, geminin kaptanına gemisinin iddia edilen bir kirlilik olayına karışmadığını kanıtlanmasına yardımcı olabilir. Bu alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri Kısım II ile birlikte muhafaza edilmelidir.

48. m^3 cinsinden boşaltılan nihai miktar ve m^3 /saat cinsinden boşaltım hızı.
49. Boşaltma işleminin tamamlanma zamanı ve geminin konumu.
50. Boşaltma sırasında petrol boşaltım izleme ve kontrol sistemi çalışıyor muydu?
51. Boşaltım tamamlandığında Petrol/su arayüzünün m cinsinden aleci .
52. Boşaltma işlemi sırasında geminin hızı.
53. Boşaltım yapıldığı yerde atık su ve su yüzeyi düzenli olarak kontrol edildi mi?
54. Geminin boru sistemindeki bütün ilgili valflerin slop tanklarından boşaltımın tamamlanması üzerine kapatıldığını teyit ediniz.

(J) Başka şekilde ele alınmayan kalıntıların ve petrolü karışımların bertarafı

55. Tankların tanımı.
56. Her tanktan bertaraf edilen miktar. (Tutulana miktarı m^3 cinsinden belirtiniz.)
57. Boşaltma yöntemi:
 - .1 atık kabul tesislerine (ilgili limanı ve miktarı belirtiniz)⁵;
 - .2 yük ile karıştırma (miktarı belirtiniz);
 - .3 diğer bir tanka/tanklara transfer; tank(lar)ın kimliğini, m^3 cinsinden aktarılan miktarı ve tanklardaki toplam miktarı belirtiniz;
 - .4 diğer yöntem (yöntemi belirtiniz); bertaraf edilen miktarı m^3 cinsinden belirtiniz.

(K) Kargo tanklarında bulunan temiz balastın boşaltılması

58. Temizleme işlemi başlangıcında geminin konumu
59. Boşaltılan tank(lar)ın tanımı.
60. İşlem tamamlandığında tank(lar) tamamen boşaldı mı?
61. 58° den farklıysa, işlemin tamamlandığında geminin konumu.
62. Boşaltımın yapıldığı yerde atık su ve su yüzeyi düzenli olarak kontrol edildi mi?

5 Geminin kaptanları, barçlar ve tankerler dahil atık kabul tesislerinin işletmecisinden, transferin zaman ve tarihi ile birlikte transfer edilen tank yıkama suyu, kirli balast, kalıntı veya petrolü karışımların miktarının detaylandıran bir alındı belgesi veya sertifika almalıdır. Bu alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye eklenmiş olması halinde, geminin kaptanına gemisinin iddia edilen bir kirlilik olayına karışmadığını kanıtlamasına yardımcı olabilir. Bu alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri Kısım II ile birlikte muhafaza edilmelidir.

(L) Ayrılmış temiz balast tanklarından balast boşaltımı (yalnızca CBT tankerleri)

63. Boşaltılan tank(lar)ın kimliği.
64. Denize temiz balast boşaltım işleminin başlangıcının zamanı ve geminin konumu.
65. Denize boşaltma işleminin tamamlanma zamanı ve geminin konumu.
66. m³ cinsinden boşaltılan miktar:
 - .1 denize; veya
 - .2 kabul tesisine (limanı belirtiniz).⁵
67. Denize boşaltım sırasında veya sonrasında balast suyunun petrol kirliliğine işaret eden herhangi bir gösterge mevcut muydu?
68. Boşaltım işlemi bir petrol ölçer ile izlendi mi?
69. Ayrılmış balast tanklarını kargo ve süzdürme hatlarından ayıran valflerin, balast boşaltma işleminin tamamlanması üzerine kapatılma zamanı ve geminin konumu.

(M) Yağ izleme ve kontrol sisteminin durumu

70. Sistem arızası zamanı.
71. Sistemin devreye alındığı zaman.
72. Arızanın nedenleri.

(N) Petrolün kazara veya diğer istisnai boşaltımı

73. Gerçekleşme zamanı.
74. Gerçekleşme zamanında geminin bulunduğu liman veya konumu.
75. m³ cinsinden yaklaşık petrol miktarı ve türü.
76. Boşaltım veya kaçak koşulları, sebepleri ve genel açıklamalar.

⁵ Geminin kaptanları, barçlar ve tankerler dahil atık kabul tesislerinin işletmecisinden, transferin zaman ve tarihi ile birlikte transfer edilen tank yıkama suyu, kirli balast, kalıntı veya petrolü içeren miktarın detaylandırılan bir alındı belgesi veya sertifika almalıdır. Bu alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri Kısım II'ye eklenmiş olması halinde, geminin kaptanma gemisinin iddia edilen bir kirlilik olayına karşımadığını kanıtlanmasına yardımcı olabilir. Bu alındı belgesi veya sertifika, Yağ Kayıt Defteri Kısım II ile birlikte muhafaza edilmelidir.

(O) Ek operasyonel prosedürler ve genel açıklamalar

ÖZEL TİCARETLERDE FAALİYET GÖSTEREN TANKERLER

(P) Balast suyunun yüklenmesi

76. Balastlanan tankların kimliği.
77. Balastlandığında geminin konumu.
78. Metreküp cinsinden yüklenen toplam balast miktarı.
79. Açıklamalar.

(Q) Gemi içinde balast suyunun yeniden tahsisi

80. Yeniden tahsisin sebebi.

(R) Balast suyunun atık kabul tesisine verilmesi

81. Balast suyunun verildiği liman(lar).
82. Atık kabul tesisinin adı veya unvanı.
83. Metreküp cinsinden boşaltılan toplam balast suyu miktarı.
84. Tarih ve liman makamı yetkilisinin imzası ve mührü.

Geminin

adı

Tanınma

İşareti

YÜK/BALAST İŞLEMLERİ (PETROL TANKERLERİ)

Tarih	Kod (harf)	Madde (no)	Operasyon kaydı/sorumlu yetkilinin imzası.

Kaptanın imzası.....

RESOLUTION MEPC.117(52)

Adopted on 15 October 2004

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

(Revised Annex I of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the text of the revised Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b), (c) and (d) of the 1973 Convention, the revised Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at the annex to the present resolution, each regulation being subject to separate consideration by the Parties pursuant to article 16(2)(f)(ii) of the 1973 Convention;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex I of MARPOL 73/78 shall be deemed to have been accepted on 1 July 2006, unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the revised Annex I of MARPOL 73/78 shall enter into force on 1 January 2007 upon its acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the revised Annex I of MARPOL 73/78 contained in the annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

ANNEX

CHAPTER 1 - GENERAL

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Oil* means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than those petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in appendix I to this Annex.

2 *Crude oil* means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- .1 crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- .2 crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

3 *Oily mixture* means a mixture with any oil content.

4 *Oil fuel* means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

5 *Oil tanker* means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers, any "NLS tanker" as defined in Annex II of the present Convention and any gas carrier as defined in regulation 3.20 of chapter II-1 of SOLAS 74 (as amended), when carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

6 *Crude oil tanker* means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

7 *Product carrier* means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

8 *Combination carrier* means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

9 *Major conversion*:

- .1 means a conversion of a ship:
 - .1 which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - .2 which changes the type of the ship; or
 - .3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

- .4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.
 - .2 Notwithstanding the provisions of this definition:
 - .1 conversion of an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, to meet the requirements of regulation 18 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex; and
 - .2 conversion of an oil tanker delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5, to meet the requirements of regulation 19 or 20 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.
- 10 *Nearest land.* The term *from the nearest land* means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in:

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

- 11 *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required.

For the purposes of this Annex, the special areas are defined as follows:

- .1 *the Mediterranean Sea area* means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 005°36' W;
- .2 *the Baltic Sea area* means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8' N;
- .3 *the Black Sea area* means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean Sea and the Black Sea constituted by the parallel 41° N;

- .4 *the Red Sea area* means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5' N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E);
- .5 *the Gulfs area* means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 059°48' E) and Ras al Fasteh (25°04' N, 061° 25' E);
- .6 *the Gulf of Aden area* means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5' N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E) and to the east by the rhumb line between Ras Asir (11°50' N, 051°16.9' E) and the Ras Fartak (15°35' N, 052°13.8' E);
- .7 *the Antarctic area* means the sea area south of latitude 60°S; and
- .8 *the North West European waters* include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland. The area is bounded by lines joining the following points:

48° 27' N on the French coast
48° 27' N; 006° 25' W
49° 52' N; 007° 44' W
50° 30' N; 012° W
56° 30' N; 012° W
62° N; 003° W
62° N on the Norwegian coast
57° 44.8' N on the Danish and Swedish coasts

- .9 *the Oman area of the Arabian Sea* means the sea area enclosed by the following co-ordinates:
- 22° 30.00' N; 059° 48.00' E
23° 47.27' N; 060° 35.73' E
22° 40.62' N; 062° 25.29' E
21° 47.40' N; 063° 22.22' E
20° 30.37' N; 062° 52.41' E
19° 45.90' N; 062° 25.97' E
18° 49.92' N; 062° 02.94' E
17° 44.36' N; 061° 05.53' E
16° 43.71' N; 060° 25.62' E
16° 03.90' N; 059° 32.24' E
15° 15.20' N; 058° 58.52' E
14° 36.93' N; 058° 10.23' E
14° 18.93' N; 057° 27.03' E
14° 11.53' N; 056° 53.75' E
13° 53.80' N; 056° 19.24' E
13° 45.86' N; 055° 54.53' E
14° 27.38' N; 054° 51.42' E
14° 40.10' N; 054° 27.35' E
14° 46.21' N; 054° 08.56' E

15° 20.74' N; 053° 38.33' E

15° 48.69' N; 053° 32.07' E

16° 23.02' N; 053° 14.82' E

16° 39.06' N; 053° 06.52' E

12 *Instantaneous rate of discharge of oil content* means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

13 *Tank* means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

14 *Wing tank* means any tank adjacent to the side shell plating.

15 *Centre tank* means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

16 *Slop tank* means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

17 *Clean ballast* means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

18 *Segregated ballast* means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

19 *Length (L)* means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (*L*) shall be measured in metres.

20 *Forward and after perpendiculars* shall be taken at the forward and after ends of the length (*L*). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

21 *Amidships* is at the middle of the length (*L*).

22 *Breadth (B)* means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (*B*) shall be measured in metres.

23 *Deadweight (DW)* means the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of a relative density of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

24 *Lightweight* means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

25 *Permeability* of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

26 *Volumes and areas* in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

27 *Anniversary date* means the day and the month of each year, which will correspond to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate.

28.1 *ship delivered on or before 31 December 1979* means a ship:

- .1 for which the building contract is placed on or before 31 December 1975; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 30 June 1976; or
- .3 the delivery of which is on or before 31 December 1979; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .1 for which the contract is placed on or before 31 December 1975; or
 - .2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 30 June 1976; or
 - .3 which is completed on or before 31 December 1979.

28.2 *ship delivered after 31 December 1979* means a ship:

- .1 for which the building contract is placed after 31 December 1975; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or
- .3 the delivery of which is after 31 December 1979; or
- .4 which has undergone a major conversion:
 - .1 for which the contract is placed after 31 December 1975; or
 - .2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
 - .3 which is completed after 31 December 1979.

28.3 *oil tanker delivered on or before 1 June 1982* means an oil tanker:

- .1 for which the building contract is placed on or before 1 June 1979; or

- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or before 1 January 1980; or
 - .3 the delivery of which is on or before 1 June 1982; or
 - .4 which has undergone a major conversion:
 - .1 for which the contract is placed on or before 1 June 1979; or
 - .2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 1 January 1980; or
 - .3 which is completed on or before 1 June 1982
- 28.4 *oil tanker delivered after 1 June 1982* means an oil tanker:
- .1 for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
 - .3 the delivery of which is after 1 June 1982; or
 - .4 which has undergone a major conversion:
 - .1 for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - .2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - .3 which is completed after 1 June 1982.
- 28.5 *oil tanker delivered before 6 July 1996* means an oil tanker:
- .1 for which the building contract is placed before 6 July 1993; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before 6 January 1994; or
 - .3 the delivery of which is before 6 July 1996; or
 - .4 which has undergone a major conversion:
 - .1 for which the contract is placed before 6 July 1993; or
 - .2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun before 6 January 1994; or
 - .3 which is completed before 6 July 1996.
- 28.6 *oil tanker delivered on or after 6 July 1996* means an oil tanker:
- .1 for which the building contract is placed on or after 6 July 1993; or

- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 6 January 1994; or
 - .3 the delivery of which is on or after 6 July 1996; or
 - .4 which has undergone a major conversion:
 - .1 for which the contract is placed on or after 6 July 1993; or
 - .2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 6 January 1994; or
 - .3 which is completed on or after 6 July 1996.
- 28.7 *oil tanker delivered on or after 1 February 2002* means an oil tanker:
- .1 for which the building contract is placed on or after 1 February 1999; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 August 1999; or
 - .3 the delivery of which is on or after 1 February 2002; or
 - .4 which has undergone a major conversion:
 - .1 for which the contract is placed on or after 1 February 1999; or
 - .2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 August 1999; or
 - .3 which is completed on or after 1 February 2002.
- 28.8 *oil tanker delivered on or after 1 January 2010* means an oil tanker:
- .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2007; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2007; or
 - .3 the delivery of which is on or after 1 January 2010; or
 - .4 which has undergone a major conversion:
 - .1 for which the contract is placed on or after 1 January 2007; or
 - .2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 July 2007; or
 - .3 which is completed on or after 1 January 2010.
- 29 *Parts per million (ppm)* means parts of oil per million parts of water by volume.

30 *Constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

Regulation 2

Application

- 1 Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.
- 2 In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of regulations 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 and 36 of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of regulation 34.6 of this Annex may apply in lieu of regulations 29, 31 and 32.
- 3 Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.
- 4 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex, which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under regulation 34 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.
- 5 Subject to the provisions of paragraph 6 of this regulation, regulations 18.6 to 18.8 of this Annex shall not apply to an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, solely engaged in specific trades between:
 - .1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
 - .2 ports or terminals of States Parties to the present Convention, where:
 - .1 the voyage is entirely within a Special Area; or
 - .2 the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.
- 6 The provisions of paragraph 5 of this regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:
 - .1 subject to the exceptions provided for in regulation 4 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;
 - .2 agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in paragraphs 5.1 or 5.2 of this regulation concerning the use of an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, for a specific trade;

- .3 the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated; and
- .4 the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

Regulation 3

Exemptions and waivers

1 Any ship such as hydrofoil, air-cushion vehicle, near-surface craft and submarine craft etc. whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of chapters 3 and 4 of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

2 Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in regulation 7 of this Annex.

3 The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than 90 days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefore, which the Organization shall circulate to the Parties to the present Convention for their information and appropriate action, if any.

4 The Administration may waive the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 nautical miles from the nearest land, provided that the oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the present Convention. Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

5 The Administration may waive the requirements of regulations 31 and 32 of this Annex for oil tankers other than those referred to in paragraph 4 of this regulation in cases where:

- .1 the tanker is an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, of 40,000 tonnes deadweight or above, as referred to in regulation 2.5 of this Annex, solely engaged in specific trades, and the conditions specified in regulation 2.6 of this Annex are complied with; or
- .2 the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:
 - .1 voyages within special areas; or
 - .2 voyages within 50 nautical miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:
 - .1 trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or

- .2 restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;

provided that all of the following conditions are complied with:

- .3 all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
- .4 for voyages specified in paragraph 5.2.2 of this regulation, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;
- .5 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in paragraphs 5.2.1 and 5.2.2.2 of this regulation; and
- .6 the quantity, time and port of discharge are recorded in the Oil Record Book.

Regulation 4

Exceptions

Regulations 15 and 34 of this Annex shall not apply to:

- .1 the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- .2 the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:
 - .1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - .2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- .3 the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 5

Equivalents

1 The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of

discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by regulations in this Annex.

2 The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex shall communicate particulars thereof to the Organization for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

CHAPTER 2 - SURVEYS AND CERTIFICATION

Regulation 6

Surveys

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above, and every other ship of 400 gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

- .1 an initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 7 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;
- .2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2.2, 10.5, 10.6 or 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;
- .3 an intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex;
- .4 an annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraphs 4.1 and 4.2 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex; and
- .5 an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4.3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals

are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2 The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph 1 of this regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

3.1 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this Annex.

3.2 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- .1 require repairs to a ship; and
- .2 carry out surveys, if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

3.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate shall be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

4.1 The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

4.2 After any survey of the ship under paragraph 1 of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

4.3 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulation 7

Issue or endorsement of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 6 of this Annex, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ships of 400 gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the present Convention.

2 Such certificate shall be issued or endorsed as appropriate either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 8

Issue or endorsement of certificate by another Government

1 The Government of a Party to the present Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate to the ship and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under regulation 7 of this Annex.

4 No International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 9

Form of certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix II to this Annex and shall be at least in English,

French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10

Duration and validity of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 6.1.3 and 6.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 6 of this Annex, then:

- .1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;
- .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 6.1 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and
- .3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 6.1 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 6.1 of this Annex;
- .2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 6.1.3 or 6.1.4 of this Annex; or
- .3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulations 6.4.1 and 6.4.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 11

Port State control on operational requirements

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by oil.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation have been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

CHAPTER 3 - REQUIREMENTS FOR MACHINERY SPACES OF ALL SHIPS

PART A CONSTRUCTION

Regulation 12

Tanks for oil residues (sludge)

1 Every ship of 400 gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

2 Piping to and from sludge tanks shall have no direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 13.

3 In ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, tanks for oil residues shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Ships delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 13

Standard discharge connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges and from sludge tanks, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Standard dimensions of flanges for discharge connections

Description	Dimension
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts: quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oil-proof material, shall be suitable for a service pressure of 600 kPa.	

PART B EQUIPMENT

Regulation 14

Oil filtering equipment

1 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 400 gross tonnage and above but less than 10,000 gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying

with paragraph 6 of this regulation. Any such ship which may discharge into the sea ballast water retained in fuel oil tanks in accordance with regulation 16.2 shall comply with paragraph 2 of this regulation.

2 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 10,000 gross tonnage and above shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 7 of this regulation.

3 Ships, such as hotel ships, storage vessels, etc., which are stationary except for non-cargo-carrying relocation voyages need not be provided with oil filtering equipment. Such ships shall be provided with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water. All oily bilge water shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

4 The Administration shall ensure that ships of less than 400 gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of regulation 15.6 of this Annex.

5 The Administration may waive the requirements of paragraphs 1 and 2 of this regulation for:

- .1 any ship engaged exclusively on voyages within special areas, or
- .2 any ship certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft (or otherwise within the scope of this Code with regard to size and design) engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours and covering also non-passenger/cargo-carrying relocation voyages for these ships,
- .3 with regard to the provision of subparagraphs .1 and .2 above, the following conditions shall be complied with:
 - .1 the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;
 - .2 all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
 - .3 the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;
 - .4 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special areas or has been accepted as a high-speed craft for the purpose of this regulation and the service is identified; and
 - .5 the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book Part I.

6 Oil filtering equipment referred to in paragraph 1 of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content not exceeding 15 parts per

million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.

7 Oil filtering equipment referred to in paragraph 2 of this regulation shall comply with paragraph 6 of this regulation. In addition, it shall be provided with alarm arrangement to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements to ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million. In considering the design of such equipment and approvals, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGE OF OIL

Regulation 15

Control of discharge of oil

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this annex and paragraphs 2, 3, and 6 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships shall be prohibited.

A. Discharges outside special areas

2 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- .1 the ship is proceeding en route;
- .2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14 of this Annex;
- .3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- .4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and
- .5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

B. Discharges in special areas

3 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:

- .1 the ship is proceeding en route;
- .2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14.7 of this Annex;
- .3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- .4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

4 In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside a special area in accordance with paragraphs 2 of this regulation.

C. Requirements for ships of less than 400 gross tonnage in all areas except the Antarctic area

6 In the case of a ship of less than 400 gross tonnage, oil and all oily mixtures shall either be retained on board for subsequent discharge to reception facilities or discharged into the sea in accordance with the following provisions :

- .1 the ship is proceeding en route;
- .2 the ship has in operation equipment of a design approved by the Administration that ensures that the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
- .3 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and
- .4 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

D. General requirements

7 Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

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

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 16

Segregation of oil and water ballast and carriage of oil in forepeak tanks

1 Except as provided in paragraph 2 of this regulation, in ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 4,000 gross tonnage and above other than oil tankers, and in oil tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

2 Where the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with regulation 15 of this Annex using the equipment specified in regulation 14.2 of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

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

4 All ships other than those subject to paragraphs 1 and 3 of this regulation shall comply with the provisions of those paragraphs as far as is reasonable and practicable.

Regulation 17

Oil Record Book, Part I - Machinery space operations

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

2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

- .1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;
- .2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;
- .3 collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues);
- .4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and
- .5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

3 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

4 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part I, so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 Any failure of the oil filtering equipment shall be recorded in the Oil Record Book Part I.

6 The Oil Record Book Part I, shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

7 The competent authority of the Government of a Party to the present Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

CHAPTER 4 - REQUIREMENTS FOR THE CARGO AREA OF OIL TANKERS

PART A CONSTRUCTION

Regulation 18

Segregated Ballast Tanks

Oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4, or 5 as appropriate, of this regulation.

2 The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph 3 or 4 of this regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet the following requirements:

- .1 the moulded draught amidships (d_m) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$d_m = 2.0 + 0.02L$$

- .2 the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (d_m) as specified in paragraph 2.1 of this regulation, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
 - .3 in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).
- 3 In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:

- .1 on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship; and
- .2 in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph 2 of this regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex.

4 In the case of crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph 3 of this regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with regulation 35 of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this regulation the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

Crude oil tankers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

6 Subject to the provisions of paragraph 7 of this regulation every crude oil tanker of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.

7 Crude oil tankers referred to in paragraph 6 of this regulation may, in lieu of being provided with segregated tanks operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with regulation 33 and 35 of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

Product carriers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

8 Every product carrier of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation, or alternatively operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the following provisions:

- .1 The product carrier shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in regulation 1.17 of this Annex, to meet the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.
- .2 The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Organization by resolution A.495(XII).

- .3 The product carrier shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged.
- .4 Every product carrier operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in subparagraph 8.2 of this regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

9 Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraphs 1, 6 or 8 of this regulation may, however be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs 2 and 3 or 5 as appropriate, of this regulation.

Oil tankers delivered on or before 1 June 1982 having special ballast arrangements

10 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, having special ballast arrangements.

- .1 Where an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in paragraph 2 of this regulation without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in paragraph 6 of this regulation, provided that all of the following conditions are complied with:
 - .1 operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
 - .2 agreement is reached between the Administration and the Governments of the port States Parties to the present convention concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
 - .3 the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.
- .2 In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and in accordance with the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in regulation 36 of this Annex.
- .3 An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with subparagraph 10.1.3 of this regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Convention.

Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979

11 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4 or paragraph 5 as appropriate of this regulation.

Protective location of segregated ballast

12 Protective location of segregated ballast spaces.

In every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, except those tankers that meet regulation 19, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of paragraph 2 of this regulation, which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs 13, 14 and 15 of this regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

13 Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tanks length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in regulation 1.22 of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tonnes deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight and above, subject to the provisions of paragraph 14 of this regulation.

For intermediate values of deadweight the value of J shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

14 For tankers of 200,000 tonnes deadweight and above the value of J may be reduced as follows:

$$J_{reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \quad \text{or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where: $a = 0.25$ for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight,
 $a = 0.40$ for oil tankers of 300,000 tonnes deadweight,
 $a = 0.50$ for oil tankers of 420,000 tonnes deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of a shall be determined by linear interpolation.

$O_c =$ as defined in regulation 25.1.1 of this Annex,

$O_s =$ as defined in regulation 25.1.2 of this Annex,

$O_A =$ the allowable oil outflow as required by regulation 26.2 of this Annex.

15 In the determination of PA_c and PA_s for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

- .1 the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_c ; and
- .2 the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be $B/15$ or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_s .

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 19

Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered on or after 6 July 1996

1 This regulation shall apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, as follows:

2 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above shall:

- .1 in lieu of paragraphs 12 to 15 of regulation 18, as applicable, comply with the requirements of paragraph 3 of this regulation unless it is subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation; and
- .2 comply, if applicable, with the requirements of regulation 28.6.

3 The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

.1 Wing tanks or spaces

Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1 is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

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

$$w = 2.0 \text{ m, whichever is the lesser.}$$

The minimum value of $w = 1.0$ m.

.2 Double bottom tanks or spaces

At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

$$h = B/15 \text{ (m) or}$$
$$h = 2.0 \text{ m, whichever is the lesser.}$$

The minimum value of $h = 1.0$ m.

.3 Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding $1.5h$ above the baseline as shown in figure 1.

.4 The aggregate capacity of ballast tanks

On crude oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above and product carriers of 30,000 tonnes deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and after peak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 18 of this Annex. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 18 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.

.5 Suction wells in cargo tanks

Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than $0.5h$.

.6 Ballast and cargo piping

Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

4 The following applies for double bottom tanks or spaces:

- .1 Double bottom tanks or spaces as required by paragraph 3.2 of this regulation may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

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

where:

h_c = height of cargo in contact with the bottom shell plating in metres

ρ_c = maximum cargo density in kg/m³

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres

ρ_s = density of seawater in kg/m³

p = maximum set pressure above atmospheric pressure (gauge pressure) of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in Pa

f = safety factor = 1.1

g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s²)

- .2 Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height not less than B/6 or 6 m, whichever is the lesser, but not more than 0.6D, above the baseline where D is the moulded depth amidships.
- .3 The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph 3.1 of this regulation except that, below a level 1.5 h above the baseline where h is as defined in paragraph 3.2 of this regulation, the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

5 Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 3 of this regulation, provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.

6 Every oil tanker of less than 5,000 tonnes deadweight shall comply with paragraphs 3 and 4 of this regulation, or shall:

- .1 at least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph 3.2 of this regulation, complies with the following:

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

with a minimum value of $h = 0.76 \text{ m}$;

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in figure 3; and

- .2 be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph 3.1 of this regulation, complying with the following:

$$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20000} \text{ (m)} \quad \text{with a minimum value of } w = 0.76 \text{ m.}$$

7 Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

8 In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

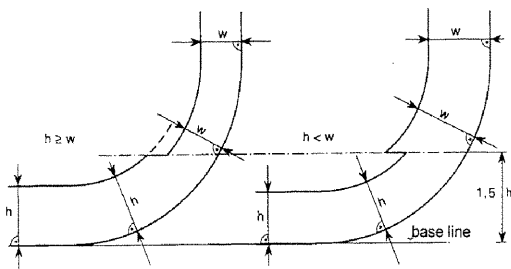


Figure 1 - Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 3

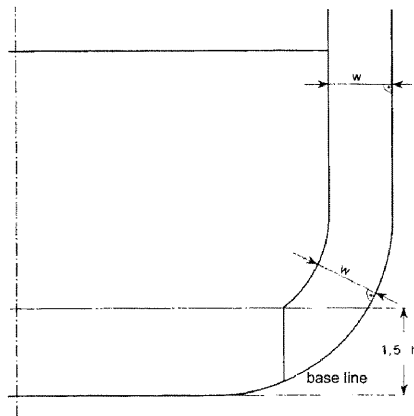


Figure 2 - Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 4

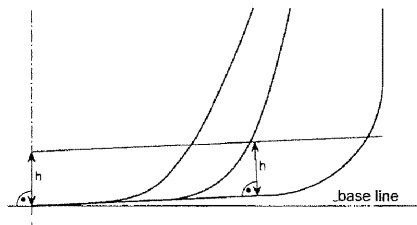


Figure 3 - Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 6

Regulation 20

Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered before 6 July 1996

- 1 Unless expressly provided otherwise this regulation shall:
 - .1 apply to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and
 - .2 not apply to oil tankers complying with regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and
 - .3 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulation 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.

2 For the purpose of this regulation:

- .1 "Heavy diesel oil" means diesel oil other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distills at a temperature not exceeding 340°C when tested by the method acceptable to the Organization.
- .2 "Fuel oil" means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization.

3 For the purpose of this regulation, oil tankers are divided into the following categories:

- .1 "Category 1 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex;
- .2 "Category 2 oil tanker" means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex; and
- .3 "Category 3 oil tanker" means an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above but less than that specified in subparagraph 1 or 2 of this paragraph.

4 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 of this Annex not later than 5 April 2005 or the anniversary of the date of delivery of the ship on the date or in the year specified in the following table:

Category of oil tanker	Date or year
Category 1	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1982 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1982
Category 2 and Category 3	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1977 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1977 but before 1 January 1978 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 or later

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this regulation, in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.3 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:

- .1 the ship was in service on 1 July 2001;

- .2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
 - .3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
 - .4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
- 6 A Category 2 or 3 oil tanker of 15 years and over after the date of its delivery shall comply with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94(46), as amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

7 The Administration may allow continued operation of a Category 2 or 3 oil tanker beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, provided that the operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

- 8 .1 The Administration of a Party to the present Convention which allows the application of paragraph 5 of this regulation, or allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 7 of this regulation, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.
- .2 A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry into the ports or offshore terminals under its jurisdiction of oil tankers operating in accordance with the provisions of:
- .1 paragraph 5 of this regulation beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015; or
 - .2 paragraph 7 of this regulation.

In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regulation 21

Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo

- 1 This regulation shall:
- .1 apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo regardless of the date of delivery; and
 - .2 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulations 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side

protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.

- 2 For the purpose of this regulation "heavy grade oil" means any of the following:
 - .1 crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m³;
 - .2 fuel oils having either a density at 15°C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm²/s; or
 - .3 bitumen, tar and their emulsions.
- 3 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the provisions of paragraphs 4 to 8 of this regulation in addition to complying with the applicable provisions of regulation 20.
- 4 Subject to the provisions of paragraphs 5, 6 and 7 of this regulation, an oil tanker to which this regulation applies shall:
 - .1 if 5,000 tonnes deadweight and above, comply with the requirements of regulation 19 of this Annex not later than 5 April 2005; or
 - .2 if 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, be fitted with both double bottom tanks or spaces complying with the provisions of regulation 19.6.1 of this Annex, and wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 19.3.1 and complying with the requirement for distance *w* as referred to in regulation 19.6.2, not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year 2008.
- 5 In the case of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying heavy grade oil as cargo fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.2 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:
 - .1 the ship was in service on 4 December 2003;
 - .2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;
 - .3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and
 - .4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
- 6
 - .1 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying crude oil having a density at 15°C higher than 900 kg/m³ but lower than 945 kg/m³, beyond the date specified in paragraph 4.1 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme referred to in regulation 20.6 warrant that, in the opinion of

- the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship and provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
- 2 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, carrying heavy grade oil as cargo, beyond the date specified in paragraph 4.2 of this regulation, if, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship, provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.
- 7 The Administration of a Party to the present Convention may exempt an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo from the provisions of this regulation if the oil tanker:
- 1 either is engaged in voyages exclusively within an area under its jurisdiction, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under its jurisdiction; or
 - 2 either is engaged in voyages exclusively within an area under the jurisdiction of another Party, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under the jurisdiction of another Party, provided that the Party within whose jurisdiction the oil tanker will be operating agrees to the operation of the oil tanker within an area under its jurisdiction.
- 8
- 1 The Administration of a Party to the present Convention which allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 5, 6 or 7 of this regulation to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.
 - 2 Subject to the provisions of international law, a Party to the present Convention shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph 5 or 6 of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction, or deny ship-to-ship transfer of heavy grade oil in areas under its jurisdiction except when this is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

Regulation 22

Pump-room bottom protection

- 1 This regulation applies to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above constructed on or after 1 January 2007.
- 2 The pump-room shall be provided with a double bottom such that at any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the pump-room and the ship's base line measured at right angles to the ship's base line is not less than specified below:

- $h = B/15(m)$ or
 $h = 2 \text{ m}$, whichever is the lesser.

The minimum value of $h = 1 \text{ m}$.

3 In case of pump rooms whose bottom plate is located above the base line by at least the minimum height required in paragraph 2 above (e.g. gondola stern designs), there will be no need for a double bottom construction in way of the pump-room.

4 Ballast pumps shall be provided with suitable arrangements to ensure efficient suction from double bottom tanks.

5 Notwithstanding the provisions of paragraphs 2 and 3 above, where the flooding of the pump-room would not render the ballast or cargo pumping system inoperative, a double bottom need not be fitted.

Regulation 23

Accidental oil outflow performance

1 This regulation shall apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

2 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:

- .1 "Load line draught (d_s)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard to be assigned to the ship. Calculations pertaining to this regulation should be based on draught d_s , notwithstanding assigned draughts that may exceed d_s , such as the tropical loadline.
- .2 "Waterline (d_B)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth D_S .
- .3 "Breadth (B_S)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line d_s .
- .4 "Breadth (B_B)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline d_B .
- .5 "Depth (D_S)" is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side.
- .6 "Length (L)" and "deadweight (DW)" are as defined in regulations 1.19 and 1.23, respectively.

3 To provide adequate protection against oil pollution in the event of collision or stranding the following shall be complied with:

- .1 for oil tankers of 5,000 tonnes deadweight (DWT) and above, the mean oil outflow parameter shall be as follows:

$$\begin{array}{ll} O_M \leq 0.015 & \text{for } C \leq 200,000 \text{ m}^3 \\ O_M \leq 0.012 + (0.003/200,000) (400,000 - C) & \text{for } 200,000 \text{ m}^3 < C < 400,000 \text{ m}^3 \end{array}$$

$$O_M \leq 0.012$$

$$\text{for } C \geq 400,000 \text{ m}^3$$

for combination carriers between 5,000 tonnes deadweight (DWT) and 200,000 m³ capacity, the mean oil outflow parameter may be applied, provided calculations are submitted to the satisfaction of the Administration, demonstrating that after accounting for its increased structural strength, the combination carrier has at least equivalent oil out flow performance to a standard double hull tanker of the same size having a $O_M \leq 0.015$.

$$O_M \leq 0.021$$

$$\text{for } C \leq 100,000 \text{ m}^3$$

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

where:

O_M = mean oil outflow parameter.

C = total volume of cargo oil, in m³, at 98% tank filling

- .2 for oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight (DWT) :

The length of each cargo tank shall not exceed 10 m or one of the following values, whichever is the greater:

- .1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L \quad \text{but not to exceed } 0.2L$$

- .2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

- .3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

- .1 for wing cargo tanks: 0.2L

- .2 for centre cargo tanks:

.1 if $\frac{b_i}{B} \geq 0.2L$: 0.2L

.2 if $\frac{b_i}{B}$ is < 0.2:

- where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

- where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

- 4 b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

4 The following general assumptions shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:

- .1 The cargo block length extends between the forward and aft extremities of all tanks arranged for the carriage of cargo oil, including slop tanks.
- .2 Where this regulation refers to cargo tanks, it shall be understood to include all cargo tanks, slop tanks and fuel tanks located within the cargo block length.
- .3 The ship shall be assumed loaded to the load line draught d_s without trim or heel.
- .4 All cargo oil tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity. The nominal density of the cargo oil (ρ_n) shall be calculated as follows:

$$\rho_n = 1000 (\text{DWT})/C \text{ (kg/m}^3\text{)}$$

- .5 For the purposes of these outflow calculations, the permeability of each space within the cargo block, including cargo tanks, ballast tanks and other non-oil spaces shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.
 - .6 Suction wells may be neglected in the determination of tank location provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than $0.5h$, where h is the height as defined in regulation 19.3.2.
- 5 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:

- .1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into the non-dimensional oil outflow parameter O_M , as follows:

$$O_M = (0.4 O_{MS} + 0.6 O_{MB}) / C$$

where:

- O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3 ; and
 O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3 .

- .2 For bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and minus 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

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

where:

- $O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition; and
 $O_{MB(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3 .

6 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

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

where:

- i = represents each cargo tank under consideration;
- n = total number of cargo tanks;
- $P_{s(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 8.1 of this regulation;
- $O_{s(i)}$ = the outflow, in m^3 , from side damage to cargo tank i , which is assumed equal to the total volume in cargo tank i at 98% filling, unless it is proven through the application of the Guidelines referred to in regulation 19.5 that any significant cargo volume will be retained; and
- C_3 = 0.77 for ships having two longitudinal bulkheads inside the cargo tanks, provided these bulkheads are continuous over the cargo block and $P_{s(i)}$ is developed in accordance with this regulation. C_3 equals 1.0 for all other ships or when $P_{s(i)}$ is developed in accordance with paragraph 10 of this regulation.

7 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

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

where:

- i = represents each cargo tank under consideration;
- n = the total number of cargo tanks;
- $P_{B(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from bottom damage, calculated in accordance with, paragraph 9.1 of this regulation;
- $O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i , in m^3 , calculated in accordance with paragraph 7.3 of this regulation; and
- $C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in paragraph 7.4 of this regulation

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

where:

$i, n, P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in subparagraph .1 above;

$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i , in m^3 , after tidal change

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for each cargo oil tank shall be calculated based on pressure balance principles, in accordance with the following assumptions:

- .1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the load line draught d_s .
- .2 The cargo level after damage shall be calculated as follows:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_i) (\rho_s) - (1000 p) / g\} / \rho_n$$

where:

h_c = the height of the cargo oil above Z_i , in metres;

t_c = the tidal change, in m. Reductions in tide shall be expressed as negative values;

Z_i = the height of the lowest point in the cargo tank above baseline, in m;

ρ_s = density of seawater, to be taken as $1,025 \text{ kg/m}^3$;

p = if an inert gas system is fitted, the normal overpressure, in kPa, to be taken as not less than 5 kPa; if an inert gas system is not fitted, the overpressure may be taken as 0;

g = the acceleration of gravity, to be taken as 9.81 m/s^2 ; and

ρ_n = nominal density of cargo oil, calculated in accordance with paragraph 4.4 of this regulation.

- .3 For cargo tanks bounded by the bottom shell, unless proven otherwise, oil outflow $O_{B(i)}$ shall be taken not less than 1% of the total volume of cargo oil loaded in cargo tank i , to account for initial exchange losses and dynamic effects due to current and waves.
- .4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from a cargo tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor $C_{DB(i)}$ for each tank, which shall be taken as follows:

$C_{DB(i)} = 0.6$ for cargo tanks bounded from below by non-oil compartments;

$C_{DB(i)} = 1.0$ for cargo tanks bounded by the bottom shell.

8 The probability P_S of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

$$.1 \quad P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$$

where:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_G ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{S1}$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_1 and Z_u ; and

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y .

2. P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Sl} , P_{Su} and P_{Sy} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for side damage provided in paragraph 8.3 of this regulation, where:

P_{Sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L ;

P_{Sf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L ;

P_{Sl} = the probability the damage will lie entirely below the tank;

P_{Su} = the probability the damage will lie entirely above the tank; and

P_{Sy} = the probability the damage will lie entirely outboard of the tank.

Compartment boundaries X_a , X_f , Z_l , Z_u and y shall be developed as follows:

X_a = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the aftmost point on the compartment being considered, in metres;

X_f = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in metres;

Z_l = the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in metres;

Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in metres. Z_u is not to be taken greater than D_s ; and

y = the minimum horizontal distance measured at right angles to the centreline between the compartment under consideration and the side shell in metres;

.3 Table of probabilities for side damage

X_s/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_1/D_S	P_{Sl}	Z_0/D_S	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

P_{Sy} shall be calculated as follows:

$$P_{Sy} = (24.96 - 199.6 y/B_S) (y/B_S) \quad \text{for } y/B_S \leq 0.05$$

$$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4 (y/B_S - 0.05)\} (y/B_S - 0.05) \quad \text{for } 0.05 < y/B_S < 0.1$$

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56 (y/B_S - 0.1) \quad \text{for } y/B_S \geq 0.1$$

P_{Sy} shall not be taken greater than 1.

9 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

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

where:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_g ;

$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ = probability the damage will extend into the transverse zone bounded by Y_p and Y_s ; and

$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$ = probability the damage will extend vertically above the boundary defined by z .

2. P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} , P_{Bs} , and P_{Bz} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for bottom damage provided in paragraph 9.3 of this regulation, where:

P_{Ba} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L ;

P_{Bf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L ;

P_{Bp} = the probability the damage will lie entirely to port of the tank;

P_{Bs} = the probability the damage will lie entirely to starboard of the tank; and

P_{Bz} = the probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a , X_f , Y_p , Y_s , and z shall be developed as follows:

X_a and X_f are as defined in paragraph 8.2 of this regulation;

Y_p = the transverse distance from the port-most point on the compartment located at or below the waterline d_B , to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline, in metres;

Y_s = the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline d_B , to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline, in metres; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell at that longitudinal location to the lower point of the compartment at that longitudinal location, in metres.

.3 Table of probabilities for bottom damage

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} shall be calculated as follows:

$$P_{Bz} = (14.5 - 67 z/D_S) (z/D_S) \quad \text{for } z/D_S \leq 0.1,$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 (z/D_S - 0.1) \quad \text{for } z/D_S > 0.1.$$

P_{Bz} shall not be taken greater than 1.

10 This regulation uses a simplified probabilistic approach where a summation is carried out over the contributions to the mean outflow from each cargo tank. For certain designs such as those characterized by the occurrence of steps/recesses in bulkheads/decks and for sloping bulkheads and/or a pronounced hull curvature, more rigorous calculations may be appropriate. In such cases one of the following calculation procedures may be applied:

- .1 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated with more precision through application of hypothetical sub-compartments.
- .2 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated through direct application of the probability density functions contained in the Guidelines referred to in regulation 19.5.
- .3 The oil outflow performance may be evaluated in accordance with the method described in the Guidelines referred to in regulation 19.5.

11 The following provisions regarding piping arrangements shall apply:

- .1 Lines of piping that run through cargo tanks in a position less than $0.30B_s$ from the ship's side or less than $0.30D_s$ from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for essential cargo operations.
- .2 Credit for reducing oil outflow through the use of an emergency rapid cargo transfer system or other system arranged to mitigate oil outflow in the event of an accident may be taken into account only after the effectiveness and safety aspects of the system are approved by the Organization. Submittal for approval shall be made in accordance with the provisions of the Guidelines referred to in regulation 19.5.

Regulation 24

Damage assumptions

1 For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers in accordance with regulations 25 and 26, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

.1 Side damage:

- | | | |
|---|---|--|
| 1 | Longitudinal extent(l_c): | 1/3 $L^{2/3}$ or 14.5 metres, whichever is less. |
| 2 | Transverse extent (t_c) (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard): | $B/5$ or 11.5 metres, whichever is less |
| 3 | Vertical extent (v_c): | From the base line upwards without limit |

.2 Bottom damage:

- | | | |
|---|---|--|
| | | For $0.3L$ from the forward perpendicular of the ship |
| 1 | Longitudinal extent (l_b): | Any other part of the ship
$L/10$ or 5 metres, whichever is less |
| 2 | Transverse extent (t_b): | $B/6$ or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres
5 metres |
| 3 | Vertical extent from the base line (v_b): | $B/15$ or 6 metres, whichever is less |

2 Wherever the symbols given in this regulation appear in this chapter, they have the meaning as defined in this regulation.

Regulation 25

Hypothetical outflow of oil

1 The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in regulation 24 of this Annex.

- .1 For side damages:

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

- .2 For bottom damages:

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

where: W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

K_i = $1 - b_i/t_c$ when b_i is equal to or greater than t_c , K_i shall be taken equal to zero.

Z_i = $1 - h_i/v_s$, when h_i is equal to or greater than v_s , Z_i shall be taken equal to zero.

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

h_i = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this chapter, they have the meaning as defined in this regulation.

2 If a void space or segregated ballast tank of a length less than l_c as defined in regulation 24 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - l_i/l_c$$

where l_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

- 3 .1 Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

- 2 Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.
- 3 Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connection to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

- 4 In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula:

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

5 An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tannage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage v_s . The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

- 6 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 26

Limitations of size and arrangement of cargo tanks

- 1 Except as provided in paragraph 7 below:
 1. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, and
 2. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which falls into either of the following categories:

- .1 a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977, or
- .2 a tanker to which both the following conditions apply:
 - .1 delivery is not later than 1 January 1977; and
 - .2 the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

shall comply with the provisions of this regulation.

2 Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of regulation 25 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400\sqrt[3]{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

3 The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed 75 per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph 2 of this regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in regulation 18 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding l_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c .

4 The length of each cargo tank shall not exceed 10 m or one of the following values, whichever is the greater:

- .1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:
 $(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L$ but not to exceed 0.2L
- .2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:
 $(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L$
- .3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:
 - .1 for wing cargo tanks: 0.2L
 - .2 for centre cargo tanks:
 - .1 if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than one fifth: 0.2L
 - .2 if $\frac{b_i}{B}$ is less than one fifth:
 - where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

- where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

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

- .4 b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

5 In order not to exceed the volume limits established by paragraphs 2, 3 and 4 of this regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system interconnects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

6 Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

7 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

Regulation 27

Intact stability

1 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 1 February 2002, as defined in regulation 1.28.7, shall comply with the intact stability criteria specified in paragraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, as appropriate, for any operating draught under the worst possible conditions of cargo and ballast loading, consistent with good operational practice, including intermediate stages of liquid transfer operations. Under all conditions the ballast tanks shall be assumed slack.

- .1 In port, the initial metacentric height GM_0 , corrected for the free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m;
- .2 At sea, the following criteria shall be applicable:
 - .1 the area under the righting lever curve (GZ curve) shall be not less than 0.055 m.rad up to $\theta = 30^\circ$ angle of heel and not less than 0.09 m.rad up to $\theta = 40^\circ$ or other angle of flooding θ_f if this angle is less than 40° . Additionally, the area under the righting lever curve (GZ curve) between the angles of heel of 30° and 40° or between 30° and θ_f , if this angle is less than 40° , shall be not less than 0.03 m.rad;
 - .2 the righting lever GZ shall be at least 0.20 m at an angle of heel equal to or greater than 30° ;

- 3 the maximum righting arm shall occur at an angle of heel preferably exceeding 30° but not less than 25° ; and
 - 4 the initial metacentric height GMO , corrected for free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m.
- 2 The requirements of paragraph 1 of this regulation shall be met through design measures. For combination carriers simple supplementary operational procedures may be allowed.
- 3 Simple supplementary operational procedures for liquid transfer operations referred to in paragraph 2 of this regulation shall mean written procedures made available to the master which:
- 1 are approved by the Administration;
 - 2 indicate those cargo and ballast tanks which may, under any specific condition of liquid transfer and possible range of cargo densities, be slack and still allow the stability criteria to be met. The slack tanks may vary during the liquid transfer operations and be of any combination provided they satisfy the criteria;
 - 3 will be readily understandable to the officer-in-charge of liquid transfer operations;
 - 4 provide for planned sequences of cargo/ballast transfer operations;
 - 5 allow comparisons of attained and required stability using stability performance criteria in graphical or tabular form;
 - 6 require no extensive mathematical calculations by the officer-in-charge;
 - 7 provide for corrective actions to be taken by the officer-in-charge in case of departure from recommended values and in case of emergency situations; and
 - 8 are prominently displayed in the approved trim and stability booklet and at the cargo/ballast transfer control station and in any computer software by which stability calculations are performed.

Regulation 28

Subdivision and damage stability

- 1 Every oil tanker delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph 3 of this regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph 2 of this regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as relative densities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:
- 1 in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;
 - 2 in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment; and

- .3 in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph 3 of this regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks, excluding any oil residues, shall not be considered.

2 The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

.1 Side damage:

- 1 Longitudinal extent: $\frac{1}{3} \left(\frac{L^2}{L^3} \right)$ or 14.5 metres, whichever is less
- 2 Transverse extent (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line): $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less
- 3 Vertical extent: From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit

.2 Bottom damage:

- | | | |
|------------------------|---|---|
| | For 0.3L from the forward perpendicular of the ship | Any other part of the ship |
| 1 Longitudinal extent: | $\frac{1}{3} \left(\frac{L^2}{L^3} \right)$ or 14.5 metres, whichever is less | $\frac{1}{3} \left(\frac{L^2}{L^3} \right)$ or 5 metres, whichever is less |
| 2 Transverse extent: | $\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less | $\frac{B}{6}$ or 5 metres, whichever is less |
| 3 Vertical extent: | $\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline | $\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline |

- .3 If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in subparagraphs 2.1 and 2.2 of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered.

- .4 Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.
 - .5 Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in subparagraph 1.3 of this regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:
 - .1 the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph; or
 - .2 there is a step or recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.
 - .6 If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.
- 3 Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:
- .1 The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air-pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and sidescuttles of the non-opening type.
 - .2 In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25°, provided that this angle may be increased up to 30° if no deck edge immersion occurs.
 - .3 The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20° beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre within the 20° range; the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 metre radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in subparagraph 3.1 of this paragraph and other openings capable of being closed watertight may be permitted.
 - .4 The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

- .5 Equalization arrangements requiring mechanical aids such as valves or cross-levelling pipes, if fitted, shall not be considered for the purpose of reducing an angle of heel or attaining the minimum range of residual stability to meet the requirements of subparagraphs 3.1, 3.2 and 3.3 of this paragraph and sufficient residual stability shall be maintained during all stages where equalization is used. Spaces which are linked by ducts of a large cross-sectional area may be considered to be common.

4 The requirements of paragraph 1 of this regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, relative densities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

- .1 Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the relative density of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.
- .2 The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

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

- .3 The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of subparagraph .1 of this regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.
- .4 The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5° for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5° for partially filled tanks.
- .5 In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surface is the greatest.

5 The master of every oil tanker to which this regulation applies and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker, to which this regulation applies shall be supplied in a approved form with:

- .1 information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation; and

- .2 data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under subparagraph 1.3 of this regulation.

6 For oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, the damage assumptions prescribed in paragraph 2.2 of this regulation shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

- .1 longitudinal extent:
 - .1 ships of 75,000 tonnes deadweight and above:
0.6L measured from the forward perpendicular;
 - .2 ships of less than 75,000 tonnes deadweight:
0.4L measured from the forward perpendicular;
- .2 transverse extent: B/3 anywhere in the bottom;
- .3 vertical extent: breach of the outer hull.

Regulation 29

Slop tanks

1 Subject to the provisions of paragraph 4 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with slop tank arrangements in accordance with the requirements of paragraphs 2.1 to 2.3 of this regulation. In oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, any cargo tank may be designated as a slop tank.

2.1 Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration.

2.2 In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of regulation 34 of this Annex.

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

- .1 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangement are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;
- .2 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with regulation 18 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with regulation 3 of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing

and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system; and

- .3 1 per cent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8 per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.

2.4 Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

3 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with at least two slop tanks.

Regulation 30

Pumping, piping and discharge arrangement

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

2 In every oil tanker of 150 gross tonnage and above, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under regulation 34 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in subparagraphs 6.1 to 6.5 of this regulation may be accepted.

3 In oil tankers of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph 6 of this regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph 1 of this regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in paragraph 2 of this regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

4 Every oil tanker delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system, shall comply with the following requirements:

- .1 it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and
- .2 means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump draining shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.

5 Every crude oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, shall comply with the provisions of paragraph 4.2 of this regulation.

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

- .1 Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:
 - .1 in ports or at offshore terminals, or
 - .2 at sea by gravity, or
 - .3 at sea by pumps if the ballast water exchange is performed under the provisions of regulation D-1.1 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

provided that the surface of the ballast water has been examined either visually or by other means immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

- .2 Oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.
- .3 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3 operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with regulation 18.8.3 of this Annex.
- .4 On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in regulation 32 of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.
- .5 On oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, at sea dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in subparagraph 6.4 of this paragraph, provided that:

- .1 a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and
- .2 such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization.

7 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8, which has installed a sea chest that is permanently connected to the cargo pipeline system, shall be equipped with both a sea chest valve and an inboard isolation valve. In addition to these valves, the sea chest shall be capable of isolation from the cargo piping system whilst the tanker is loading, transporting, or discharging cargo by use of a positive means that is to the satisfaction of the Administration. Such a positive means is a facility that is installed in the pipeline system in order to prevent, under all circumstances, the section of pipeline between the sea chest valve and the inboard valve being filled with cargo.

PART B EQUIPMENT

Regulation 31

Oil discharge monitoring and control system

1 Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration.

2 In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by regulation 34 of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge. In the event of failure of the oil discharge monitoring and control system a manually operated alternative method may be used, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. Subject to allowance by the port State authority a tanker with a defective oil discharge monitoring and control system may undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.

3 The oil discharge monitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control system for oil tankers developed by the Organization. Administrations may accept such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specifications.

4 Instructions as to the operation of the system shall be in accordance with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in regulation 34 of this Annex.

Regulation 32

Oil/water interface detector

Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with effective oil/water interface detectors approved by the Administration for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.

Regulation 33

Crude oil washing requirements

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall ensure that the system fully complies with the requirements of this regulation within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later.

2 Crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the Organization. When a ship is not required, in accordance with paragraph 1 of this regulation to be, but is equipped with crude oil washing equipment, it shall comply with the safety aspects of the above-mentioned Specifications.

3 Every crude oil washing system required to be provided in accordance with regulation 18.7 of this Annex shall comply with the requirements of this regulation.

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGES OF OIL

Regulation 34

Control of discharge of oil

A. Discharges outside special areas

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this Annex and paragraph 2 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from the cargo area of an oil tanker, shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- .1 the tanker is not within a special area;
- .2 the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
- .3 the tanker is proceeding en route;
- .4 the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile;
- .5 the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a

part, and for tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

- .6 the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by regulations 29 and 31 of this Annex.

2 The provisions of paragraph 1 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

B. Discharges in special areas

3 Subject to the provisions of paragraph 4 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited while in a special area.

4 The provisions of paragraph 3 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with paragraph 1 of this regulation.

C. Requirements for oil tankers of less than 150 gross tonnage

6 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers of less than 150 gross tonnage, for which the control of discharge of oil under this regulation shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of this regulation are complied with.

D. General requirements

7 Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

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

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs 1 and 3 of this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 35

Crude oil washing operations

1 Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in paragraph 2 of regulation 33 of this Annex. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly.

2 With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

3 Unless an oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the crude oil washing system in accordance with the Operations and Equipment Manual.

Regulation 36

Oil Record Book, Part II - Cargo/ballast operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book Part II, whether as a part of the ship's official logbook or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part II shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following cargo/ballast operations take place in the ship:

- .1 loading of oil cargo;
- .2 internal transfer of oil cargo during voyage;
- .3 unloading of oil cargo;
- .4 ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;
- .5 cleaning of cargo tanks including crude oil washing;
- .6 discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
- .7 discharge of water from slop tanks;
- .8 closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;
- .9 closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations; and
- .10 disposal of residues.

3 For oil tankers referred to in regulation 34.6 of this Annex, the total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book Part II.

4 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

5 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part II so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part II shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of dispute or discrepancy.

6 Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

7 The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

8 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book Part II shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

9 For oil tankers of less than 150 gross tonnage operating in accordance with regulation 34.6 of this Annex, an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration.

CHAPTER 5 - PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN OIL POLLUTION INCIDENT

Regulation 37

Shipboard oil pollution emergency plan

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.

2 Such a plan shall be prepared based on guidelines developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of:

- .1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization;
- .2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;
- .3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and
- .4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 In the case of ships to which regulation 17 of Annex II of the present Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances required under regulation 17 of Annex II of the present Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

4 All oil tankers of 5,000 tons deadweight or more shall have prompt access to computerized, shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

CHAPTER 6 - RECEPTION FACILITIES

Regulation 38

Reception facilities

A. Reception facilities outside special areas

1 The Government of each Party to the present Convention undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

2 Reception facilities in accordance with paragraph 1 of this regulation shall be provided in:

- .1 all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
- .2 all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 tonnes per day;
- .3 all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
- .4 all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by regulation 12 of this Annex;
- .5 all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with regulation 15 of this Annex; and

- .6 all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with regulation 34 of this Annex.
- 3 The capacity for the reception facilities shall be as follows:
- .1 Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of regulation 34.1 of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph 2.1 of this regulation.
 - .2 Loading ports and terminals referred to in paragraph 2.2 of this regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of regulation 34.1 of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
 - .3 All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.
 - .4 All facilities provided in ports and terminals under paragraph 2.4 of this regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to regulation 12 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.
 - .5 All facilities provided in ports and terminals under this regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with regulation 15 of this Annex.
 - .6 The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

B. Reception facilities within special areas

4 The Government of each Party to the present Convention the coastline of which borders on any given special area shall ensure that all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

5 The Government of each Party to the present Convention having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall ensure the provision of the facilities referred to in paragraph 4 of this regulation but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

6 With regard to the Red Sea area, Gulfs area, Gulf of Aden area and Oman area of the Arabian Sea:

- .1 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation. Upon receipt of sufficient

notifications the Organization shall establish a date from which the discharge requirements of regulations 15 and 34 of this Annex in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

- .2 During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges outside special areas.
- .3 After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges within special areas. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
- .4 After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
- .5 At least the reception facilities as prescribed in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be provided one year after the date of entry into force of the present Convention.

7 Notwithstanding paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

- .1 The Government of each Party to the present Convention at whose ports ships depart *en route* to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.
- .2 The Government of each Party to the present Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area.

C. General requirements

8 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

CHAPTER 7 - SPECIAL REQUIREMENTS FOR FIXED OR FLOATING PLATFORMS

Regulation 39

Special requirements for fixed or floating platforms

1 This regulation applies to fixed or floating platforms including drilling rigs, floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil, and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.

2 Fixed or floating platforms when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

- .1 they shall be equipped as far as practicable with the installations required in regulations 12 and 14 of this Annex;
- .2 they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and
- .3 subject to the provisions of regulation 4 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

3 In verifying compliance with this Annex in relation to platforms configured as FPSOs or FSUs, in addition to the requirements of paragraph 2, Administrations should take account of the Guidelines developed by the Organization.

APPENDIX I

LIST OF OILS*

Asphalt solutions

Blending stocks
Roofers flux
Straight run residue

Gasoline blending stocks

Alkylates – fuel
Reformats
Polymer – fuel

Oils

Clarified
Crude oil
Mixtures containing crude oil
Diesel oil
Fuel oil no. 4
Fuel oil no. 5
Fuel oil no. 6
Residual fuel oil
Road oil
Transformer oil
Aromatic oil (excluding vegetable oil)
Lubricating oils and blending stocks
Mineral oil
Motor oil
Penetrating oil
Spindle oil
Turbine oil

Gasolines

Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight run
Fuel oil no. 1 (kerosene)
Fuel oil no. 1-D
Fuel oil no. 2
Fuel oil no. 2-D

Jet fuels

JP-1 (kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (kerosene, heavy)
Turbo fuel
Kerosene
Mineral spirit

Distillates

Straight run
Flashed feed stocks

Naphtha

Solvent
Petroleum
Heartcut distillate oil

Gas oil

Cracked

* This list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

APPENDIX II

FORM OF IOPP CERTIFICATE AND SUPPLEMENTS*

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(Note: This certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship**

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Gross tonnage
Deadweight of ship (tonnes)†
IMO Number‡

* The IOPP Certificate shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

** Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

† For oil tankers

‡ Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

Type of ship:^{*}

Oil tanker

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention

Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention; and
2. That the survey shows that the structure, equipment systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This certificate is valid until[†]
subject to surveys in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy)

Issued at

(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
*(Signature of duly authorized official
issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

^{*} Delete as appropriate

[†] Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this day correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey* : Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual*/Intermediate survey* : Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

**ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE
WITH REGULATION 10.8.3**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID
FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL
REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 10.8 APPLIES**

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention the new anniversary date is (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention the new anniversary date is (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

FORM A

**Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate
(IOPP Certificate)**

**RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER
THAN OIL TANKERS**

in respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

- 1 This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention, Form B shall be used.
- 2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 3 The language of the original Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 4 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
- 5 Regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 Port of registry
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Date of build:
 - 1.5.1 Date of building contract
 - 1.5.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage
of construction
 - 1.5.3 Date of delivery

- 1.6 Major conversion (if applicable):
- 1.6.1 Date of conversion contract
- 1.6.2 Date on which conversion was commenced
- 1.6.3 Date of completion of conversion
- 1.7 The ship has been accepted by the Administration as a
“ship delivered on or before 31 December 1979”
under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery
- 2. Equipment for the control of oil discharge from
machinery space bilges and oil fuel tanks
(regulations 16 and 14)**
- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:
- 2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water
in oil fuel tanks
- 2.2 Type of oil filtering equipment fitted:
- 2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment
(regulation 14.6)
- 2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and
automatic stopping device (regulation 14.7)
- 2.3 Approval standards:
- 2.3.1 The separating/filtering equipment:
- .1 has been approved in accordance with
resolution A.393(X);
- .2 has been approved in accordance with
resolution MEPC.60(33);
- .3 has been approved in accordance with
resolution MEPC.107(49);
- .4 has been approved in accordance with
resolution A.233(VII);
- .5 has been approved in accordance with
national standards not based upon
resolution A.393(X) or A.233(VII);
- .6 has not been approved.
- 2.3.2 The process unit has been approved in accordance with
resolution A.444(XI)

2.3.3 The oil content meter:

- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X);
- .2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33);
- .3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49).

2.4 Maximum throughput of the system is m³/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

2.5.1.1 The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):

2.5.1.2 The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
Total volume:m³			

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
Total volume:m³			

* Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

- 3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity l/h
 - 3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues
 - 3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity m³
 - 3.2.4 Other acceptable means:
- 3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
Total volume:m³			

4. Standard discharge connection
(regulation 13)

- 4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13

5. Shipboard oil/marine pollution emergency plan
(regulation 37)

- 5.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37
- 5.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3

6. Exemption

- 6.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s)

 of this Record

7. Equivalents (regulation 5)

- 7.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) of this Record

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized official
issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM B

**Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate
(IOPP Certificate)**

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes:

- 1 This form is to be used for the first two types of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "oil tankers" and "ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention". For the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, Form A shall be used.
- 2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 3 The language of the original Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 4 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
- 5 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 Distinctive number or letters
- 1.3 Port of registry
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Carrying capacity of ship (m³)
- 1.6 Deadweight of ship (tonnes) (regulation 1.23)
- 1.7 Length of ship (m) (regulation 1.19)

- 1.8 Date of build:
- 1.8.1 Date of building contract
- 1.8.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage
of construction
- 1.8.3 Date of delivery
- 1.9 Major conversion (if applicable):
- 1.9.1 Date of conversion contract
- 1.9.2 Date on which conversion was commenced
- 1.9.3 Date of completion of conversion.
- 1.10 Unforeseen delay in delivery:
- 1.10.1 The ship has been accepted by the Administration as
a "ship delivered on or before 31 December 1979"
under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery
- 1.10.2 The ship has been accepted by the Administration as an
"oil tanker delivered on or before 1 June 1982"
under regulation 1.28.3 due to unforeseen delay in delivery
- 1.10.3 The ship is not required to comply with the provisions of
regulation 26 due to unforeseen delay in delivery
- 1.11 Type of ship:
- 1.11.1 Crude oil tanker
- 1.11.2 Product carrier
- 1.11.3 Product carrier not carrying fuel oil or heavy diesel oil as referred to
in regulation 20.2, or lubricating oil
- 1.11.4 Crude oil/product carrier
- 1.11.5 Combination carrier
- 1.11.6 Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming
under regulation 2.2 of Annex I of the Convention
- 1.11.7 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to
in regulation 2.4

- 1.11.8 The ship, being designated as a "crude oil tanker" operating with COW, is also designated as a "product carrier" operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued
- 1.11.9 The ship, being designated as a "product carrier" operating with CBT, is also designated as a "crude oil tanker" operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued
- 2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (regulations 16 and 14)**
- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:
- 2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks
- 2.2 Type of oil filtering equipment fitted:
- 2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6)
- 2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7)
- 2.3 Approval standards:
- 2.3.1 The separating/filtering equipment:
- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X);
 - .2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33);
 - .3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49);
 - .4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII);
 - .5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII);
 - .6 has not been approved.
- 2.3.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI)

2.3.3 The oil content meter :

- .1 has been approved in accordance with resolution A.393(X);
- .2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33);
- .3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49).

2.4 Maximum throughput of the system is m³/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s):

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows :

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from) - (to)	Lateral position	

Total volume:m³

2.5.3 In lieu of the holding tank(s) the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)*

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from) - (to)	Lateral position	

Total volume:m³

* Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

- 3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity l/h
- 3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues
- 3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity m³
- 3.2.4 Other acceptable means:
- 3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
Total volume:m³			

4. **Standard discharge connection**
(regulation 13)

- 4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13

5. **Construction** (regulations 18, 19, 20, 23, 26, 27 and 28)

5.1 In accordance with the requirements of regulation 18, the ship is:

- 5.1.1 Required to be provided with SBT, PL and COW
- 5.1.2 Required to be provided with SBT and PL
- 5.1.3 Required to be provided with SBT
- 5.1.4 Required to be provided with SBT or COW
- 5.1.5 Required to be provided with SBT or CBT
- 5.1.6 Not required to comply with the requirements of regulation 18

5.2 Segregated ballast tanks (SBT):

- 5.2.1 The ship is provided with SBT in compliance with regulation 18
- 5.2.2 The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 18, which are arranged in protective locations (PL) in compliance with regulations 18.12 to 18.15

5.2.3 SBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Total volume:m ³

5.3 Dedicated clean ballast tanks (CBT):

5.3.1 The ship is provided with CBT in compliance with regulation 18.8, and may operate as a product carrier

5.3.2 CBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
		Total volume:m ³

5.3.3 The ship has been supplied with a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual, which is dated

5.3.4 The ship has common piping and pumping arrangements for ballasting the CBT and handling cargo oil

5.3.5 The ship has separate independent piping and pumping arrangements for ballasting the CBT

5.4 Crude oil washing (COW):

5.4.1 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33

5.4.2 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33 except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with regulation 33.1 and paragraph 4.2.10 of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A.897(21))

5.4.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual which is dated

- 5.4.4 The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A.897(21))
- 5.5 Exemption from regulation 18:
- 5.5.1 The ship is solely engaged in trade between
.....
in accordance with regulation 2.5 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18
- 5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with regulation 18.10 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18
- 5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 26):
- 5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 26
- 5.6.2 The ship is required to be constructed according to and complies with, the requirements of regulation 26.4 (see regulation 2.2)
- 5.7 Subdivision and stability (regulation 28):
- 5.7.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 28
- 5.7.2 Information and data required under regulation 28.5 have been supplied to the ship in an approved form
- 5.7.3 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 27
- 5.7.4 Information and data required under regulation 27
For combination carriers have been supplied to the ship in a written procedure approved by the Administration
- 5.8 Double-hull construction:
- 5.8.1 The ship is required to be constructed according to regulation 19 and complies with the requirements of:
- .1 paragraph (3) (double-hull construction)
- .2 paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction)
- .3 paragraph (5) (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee)

- 5.8.2 The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 19.6 (double bottom requirements)
- 5.8.3 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 19
- 5.8.4 The ship is subject to regulation 20 and:
- .1 is required to comply with paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 not later than
 - .2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.5 until
 - .3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.7 until
- 5.8.5 The ship is not subject to regulation 20
- 5.8.6 The ship is subject to regulation 21 and:
- .1 is required to comply with regulation 21.4 not later than
 - .2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.5 until
 - .3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.1 until
 - .4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.2 until
 - .5 is exempted from the provisions of regulation 21 in accordance with regulation 21.7.2
- 5.8.7 The ship is not subject to regulation 21
- 5.8.8 The ship is subject to regulation 22 and:
- .1 complies with the requirements of regulation 22.2.....
 - .2 complies with the requirements of regulation 22.3.....
 - .3 complies with the requirements of regulation 22.5.....
- 5.8.9 The ship is not subject to regulation 22.....
- 5.9 Accidental oil outflow performance
- 5.9.1 The ship complies with the requirements of regulation 23

6. Retention of oil on board (regulations 29, 31 and 32)

6.1 Oil discharge monitoring and control system:

6.1.1 The ship comes under category oil tanker as defined in resolution A.496(XII) or A.586(14) (*delete as appropriate*)

6.1.2 The oil discharge monitoring and control system has been approved in accordance with resolution MEPC.108(49)

6.1.3 The system comprises:

.1 control unit

.2 computing unit

.3 calculating unit

6.1.4 The system is:

.1 fitted with a starting interlock

.2 fitted with automatic stopping device

6.1.5 The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393(X) or A.586(14) or MEPC.108(49) (*delete as appropriate*) suitable for:

.1 crude oil

.2 black products

.3 white products

.4 oil-like noxious liquid substances as listed in the attachment to the certificate

6.1.6 The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system

6.2 Slop tanks:

The ship is provided with dedicated slop tank(s) with the total capacity of m³, which is % of the oil carrying capacity, in accordance with:

.1 regulation 29.2.3

.2 regulation 29.2.3.1

.3 regulation 29.2.3.2

.4 regulation 29.2.3.3

- 6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks
- 6.3 Oil/water interface detectors:
- 6.3.1 The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC.5(XIII)
- 6.4 Exemptions from regulations 29, 31 and 32:
- 6.4.1 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.4
- 6.4.2 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.2
- 6.5 Waiver of regulation:
- 6.5.1 The requirements of regulations 31 and 32 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 3.5. The ship is engaged exclusively on:
 - .1 specific trade under regulation 2.5:
 - .2 voyages within special area(s):
 - .3 voyages within 50 nautical miles of the nearest land outside special area(s) of 72 hours or less in duration restricted to:
- 7. Pumping, piping and discharge arrangements (regulation 30)**
- 7.1 The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:
- 7.1.1 Above the waterline
- 7.1.2 Below the waterline
- 7.2 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located[†]:
- 7.2.1 Above the waterline
- 7.2.2 Below the waterline

[†] Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

- 7.3 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast water or oil-contaminated water from cargo tank areas are located:
- 7.3.1 Above the waterline
 - 7.3.2 Below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with regulation 30.6.5
 - 7.3.3 Below the waterline
- 7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (regulations 30.4 and 30.5):
- 7.4.1 Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge:
 - .1 drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank
 - .2 for discharge ashore a special small-diameter line is provided
- 8. Shipboard oil/marine pollution emergency plan**
(regulation 37)
- 8.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37
 - 8.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3
- 9. Exemption**
- 9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s)
.....
..... of this Record
- 10. Equivalent(s) (regulation 5)**
- 10.1 Equivalent(s) have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) of this Record

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

.....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official
issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

APPENDIX III
FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

PART I - Machinery space operations

(All Ships)

Name of Ship:

Distinctive number
or letters:

Gross tonnage:

Period from: to:

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo/ballast operations.

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part I in accordance with regulation 17 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter Code.

When making entries in the Oil Record Book Part I, the date, operational Code and item number shall be inserted in the appropriate Columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. The master of the Ship shall sign each completed page.

The Oil Record Book Part I contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part I should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil filtering equipment shall be noted in the Oil Record Book Part I.

The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part I shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the Oil Record Book Part I shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted.
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
3. Cleaning process:
 - .1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;
 - .2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in m³);
 - .3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.
4. Ballasting:
 - .1 position of ship and time at start and end of ballasting;
 - .2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m³.

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section A)

5. Identity of tank(s).
6. Position of ship at start of discharge.
7. Position of ship on completion of discharge.
8. Ship's speed(s) during discharge.
9. Method of discharge:
 - .1 through 15 ppm equipment
 - .2 to reception facilities.
10. Quantity discharged, in m³.

(C) Collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues)

11. Collection of oil residues

Quantities of oil residues (sludge and other oil residues) retained on board. The quantity should be recorded weekly¹. (This means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week)

- 1 - identity of tank(s)
- 2 - capacity of tank(s) m³
- 3 - total quantity of retention m³

12. Methods of disposal of residue.

State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m³:

- 1 to reception facilities (identify port)²;
- 2 transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s))
- 3 incinerated (indicate total time of operation);
- 4 other method (state which).

(D) Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

13. Quantity discharged or disposed of, in cubic metres.¹

14. Time of discharge or disposal (starts and stop).

15. Method of discharge or disposal:

- 1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);
- 2 to reception facilities (identify port)²;
- 3 transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state the total quantity retained in tank(s), in m³).

¹ Tanks listed in item 3.1 of form A and B of the supplement in the IOPP Certificate used for sludge.

² Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part I, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.

³ In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding tank(s) and quantity retained in holding tank.

(E) Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.
17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
18. Time when the system has been put into manual operation.

(F) Condition of the oil filtering equipment

19. Time of system failure².
20. Time when system has been made operational.
21. Reasons for failure.

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

22. Time of occurrence.
23. Place or position of ship at time of occurrence.
24. Approximate quantity and type of oil.
25. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil

26. Bunkering:
 1. Place of bunkering.
 2. Time of bunkering.
 3. Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).
 4. Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank (s)).

² The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.

(I) Additional operational procedures and general remarks

Name of ship

Distinctive number or letters

MACHINERY SPACE OPERATIONS

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge

Signature of master

OIL RECORD BOOK

PART II – Cargo / Ballast Operations

(Oil Tankers)

Name of Ship:

Distinctive number
or letters:

Gross tonnage:

Period from: to:

Note: Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo/ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part II in accordance with regulation 36 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational section, each of which is denoted by a code letter.

When making entries in the Oil Record Book Part II, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with regulation 2.5 of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book Part II shall be endorsed by the competent port State authority.*

The Oil Record Book Part II contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part II should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

The entries in the Oil Record Book Part II, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part II shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned Ships under tow, shall be kept on board the Ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any Ship to which this Annex applies while the Ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the Ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the Ship as a true copy of an entry in the Oil Record Book Part II shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II and taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

* This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) Loading of oil cargo

1. Place of loading.
2. Type of oil loaded and identity of tank(s).
3. Total quantity of oil loaded (state quantity added, in m³ at 15°C and the total content of tank(s), in m³).

(B) Internal transfer of oil cargo during voyage

4. Identity of tank(s):
 - .1 from:
 - .2 to: (state quantity transferred and total quantity of tank(s), in m³).
5. Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state quantity retained, in m³.)

(C) Unloading of oil cargo

6. Place of unloading.
7. Identity of tank(s) unloaded.
8. Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained, in m³.)

(D) Crude oil washing (COW tankers only)

(To be completed for each tank being crude oil washed)

9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10. Identity of tank(s) washed.¹
11. Number of machines in use.
12. Time of start of washing.
13. Washing pattern employed.²
14. Washing line pressure.
15. Time washing was completed or stopped.

¹ When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No.2 centre, forward section.

² In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry.

17. Remarks.³

(E) Ballasting of cargo tanks

18. Position of ship at start and end of ballasting.

19. Ballasting process:

.1 identity of tank(s) ballasted;

.2 time of start and end; and

.3 quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in operation, in m³.

(F) Ballasting of dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

20. Identity of tank(s) ballasted.

21. Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).

22. Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.

23. Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State total quantity, in m³.

24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).

25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.

26. Quantity of clean ballast taken on board, in m³.

(G) Cleaning of cargo tanks

27. Identity of tank(s) cleaned.

28. Port or ship's position.

29. Duration of cleaning.

30. Method of cleaning.⁴

³ If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

⁴ Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

31. Tank washings transferred to:
- .1 reception facilities (state port and quantity, in m³)⁵; and
 - .2 sloptank(s) or cargo tank(s) designated as sloptank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity, in m³).

(H) Discharge of dirty ballast

32. Identity of tank(s).
33. Time and position of ship at start of discharge into the sea.
34. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
35. Quantity discharged into the sea, in m³.
36. Ship's speed(s) during discharge.
37. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
38. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
39. Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s). State total quantity, in m³).
40. Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved, in m³)⁵.

(I) Discharge of water from slop tanks into the sea

41. Identity of slop tanks.
42. Time of settling from last entry of residues, or
43. Time of settling from last discharge.
44. Time and position of ship at start of discharge.
45. Ullage of total contents at start of discharge.
46. Ullage of oil/water interface at start of discharge.
47. Bulk quantity discharged in m³ and rate of discharge in m³/hour.

⁵ Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

48. Final quantity discharged in m^3 and rate of discharge in m^3 /hour.
49. Time and position of ship on completion of discharge.
50. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
51. Ullage of oil/ water interface on completion of discharge, in metres.
52. Ship's speed(s) during discharge.
53. Was regular check kept on the effluent and the surface of water in the locality of the discharge?
54. Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.

(J) Disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with

55. Identity of tanks.
56. Quantity disposed of from each tank. (State the quantity retained, in m^3 .)
57. Method of disposal:
 - .1 to reception facilities (identify port and quantity involved)⁵;
 - .2 mixed with cargo (state quantity);
 - .3 transferred to (an)other tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s), in m^3); and
 - .4 other method (state which); state quantity disposed of, in m^3 .

(K) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

58. Position of ship at start of clean ballast.
59. Identity of tank(s) discharged.
60. Was (were) the tank(s) empty on completion?
61. Position of ship on completion if different from 58.
62. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

⁵ Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

(L) Discharge of ballast from dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

63. Identity of tank(s) discharged.
64. Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.
65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
66. Quantity discharged, in m³:
 - .1 into the sea; or
 - .2 to reception facility (identify port).⁵
67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
68. Was the discharge monitored by an oil content meter?
69. Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

(M) Condition of oil discharge monitoring and control system

70. Time of system failure.
71. Time when system has been made operational.
72. Reasons for failure.

(N) Accidental or other exceptional discharges of oil

73. Time of occurrence.
74. Port or ship's position at time of occurrence.
75. Approximate quantity, in m³, and type of oil.
76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

⁵

Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

(O) Additional operational procedures and general remarks

TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(P) Loading of ballast water

77. Identity of tank(s) ballasted.
78. Position of ship when ballasted.
79. Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
80. Remarks.

(Q) Re-allocation of ballast water within the ship

81. Reason for re-allocation.

(R) Ballast water discharge to reception facility

82. Port(s) where ballast water was discharged.
83. Name or designation of reception facility.
84. Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
85. Date, signature and stamp of port authority official.

Name of ship

Distinctive number or letters

CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge

Signature of master

MEPC.118(52) SAYILI KARAR

15 Ekim 2004'te kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL 73/78 Revize Ek II)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü açıklayan ve Örgütün uygun organına 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki (MARPOL 73/78) değişiklikleri değerlendirmeye ve kabul etmeye işlevlerini veren Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin 1973 tarihli Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin 1973 tarihli Uluslararası Sözleşme'ye ilişkin 1978 tarihli Protokolün (1978 tarihli Protokol) VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek II'sinin metnini GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(b), (c) ve (d) maddesi uyarınca metni bu kararın Ek'inde verilen MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek II'sini KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun brüt tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 2006'ya kadar bildirmediği sürece MARPOL 73/78 revize Ek II'nin 1 Temmuz 2006 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine MARPOL 73/78 revize Ek II'nin 1 Ocak 2007 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan MARPOL 73/78 revize Ek II'nin metninin tüm MARPOL 73/78 Taraflarına iletmesini TALEP EDER ve
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

BÖLÜM 1 - GENEL

Kural 1

Tanımlar

Bu Ek kapsamında:

1 *Yıl dönümü tarihi*, Dökme Tehlikeli Kimyasallar Taşınması için Uluslararası Kirlilik Önleme Belgesinin sona erdiği ay ve günü ifade eder.

2 *Bağlantılı boru tesisatı*, bir yük tankındaki emme noktasından yükü boşaltmak için kullanılan kıyı bağlantısına kadar olan boru hattı anlamına gelir ve yük boşaltma hattı ile açık bağlantılı olan tüm gemi borularını, pompalarını ve filtrelerini içerir.

3 *Balast suyu*

Temiz balast, son olarak X, Y veya Z kategorisindeki bir maddeyi içeren bir yükü taşımak için kullanıldığından beri bu Ek'in gerekliliklerine uygun olarak iyice temizlenmiş ve içindeki kalıntıları boşaltılmış bir tankta taşınan balast suyu anlamına gelir.

Ayrılmış balast, bu Sözleşme'nin Eklerinde çeşitli şekillerde tanımlandığı gibi petrol veya Zararlı Sıvı Maddeler dışındaki yüklerin veya balastların taşınmasına kalıcı olarak tahsis edilmiş ve yük ve yakıt sisteminden tamamen ayrılmış bir tanka koyulan balast suyu anlamına gelir.

4 *Kimyasal Kodlar*

Dökme Kimyasal Kodu, yapılan değişikliklerin bir Ek'in bir lahikası için geçerli değişiklik prosedürlerine ilişkin bu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümleri uyarınca kabul edilmesi ve yürürlüğe girmesi şartıyla Örgüt tarafından değiştirildiği haliyle MEPC.20(22) kararı ile Örgütün Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından kabul edilen, Dökme Tehlikeli Kimyasalları Taşıyan Gemilerin İnşası ve Ekipmanlarına İlişkin Kod anlamına gelir.

Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu, yapılan değişikliklerin bir Ek'in bir lahikası için geçerli değişiklik prosedürlerine ilişkin bu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümleri uyarınca kabul edilmesi ve yürürlüğe girmesi şartıyla Örgüt tarafından değiştirildiği haliyle MEPC.19(22) sayılı karar ile Örgütün Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından kabul edilen, Dökme Tehlikeli Kimyasalları Taşıyan Gemilerin İnşası ve Ekipmanlarına İlişkin Uluslararası Kod anlamına gelir.

5 *Su derinliği*, deniz haritalarında gösterilen derinlik anlamına gelir.

6 *Seyir halinde*, geminin, seyir kapsamında mümkün olduğu ölçüde, herhangi bir deşarjın deniz üzerinde mümkün olduğu kadar geniş bir alana yayılmasına neden olacak en kısa doğrudan rotadan sapma da dahil olmak üzere, bir rota veya rotalar üzerinde denizde seyir halinde olduğu anlamına gelir.

7 *Sıvı maddeler*, 37,8°C sıcaklıkta mutlak 0,28 MPa'yı aşmayan bir buhar basıncına sahip olan maddelerdir.

8 Rehber, bu Ek'in 6. Lahika'sında verilen modele göre Prosedürler ve Düzenlemeler Rehberi anlamına gelir.

9 *En yakın kara parçası*. "En yakın kara parçasından" ifadesi, uluslararası hukuka uygun olarak söz konusu ülkenin karasularını belirleyen esas hattı ifade eder, ancak bu Sözleşme kapsamında Avustralya'nın kuzeydoğu kıyılarından açıkta "en yakın kara parçasından" ifadesi, aşağıdaki konumlarda Avustralya kıyılarındaki bir noktadan çizilen çizgiden anlamına gelir:

11°00' G enlemi, 142°08' D boylamı
10°35' G enlemi, 141°55' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 10°00' G enlemi, 142°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 9°10' G enlemi, 143°52' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 9°00' G enlemi, 144°30' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 10°41' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 13°00' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 15°00' G enlemi, 146°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 17°30' G enlem, 147°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 21°00' G enlemi, 152°55' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 24°30' G enlemi, 154°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 24°42' G enlemi,
153°15' D boylamında Avustralya kıyılarındaki bir noktaya.

10 *Zararlı Sıvı Madde*, Uluslararası Dökme Kimyasal Kodunun 17 veya 18. bölümlerindeki Kirlilik Kategorisi sütununda belirtilen veya 6.3 numaralı kuralın hükümleri uyarınca geçici olarak X, Y, veya Z kategorisi altında değerlendirilen herhangi bir maddedir.

11 *PPM*, ml/m³ anlamına gelir.

12 *Kalıntı*, bertaraf edilmek üzere kalan herhangi bir zararlı sıvı madde anlamına gelir.

13 *Kalıntı/su karışımı*, herhangi bir amaçla (örneğin tank temizliği, balast alma, sintine çamurları) su eklenen kalıntı anlamına gelir.

14 *Gemi inşası*

14.1 *İnşa edilmiş gemi*, omurgası konulan veya benzer bir yapım aşamasında olan gemi anlamına gelir. Bir kimyasal tankerine dönüştürülen bir gemi, inşa tarihinden bağımsız olarak bu dönüşümün başladığı tarihte inşa edilmiş bir kimyasal tankeri olarak kabul edilir. Bu dönüşürme hükmü, aşağıdaki koşulların tümünün karşılıyan gemilerin modifikasyonu için geçerli değildir:

- .1 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş gemiler ve
 - .2 Dökme Kimyasal Koduna göre, yalnızca Kodda kirlilik tehlikesi olan maddeler olarak tanımlanan ürünleri taşımak üzere belgelendirilmiş gemiler.
- 14.2 *Benzer yapım aşaması*, şu aşama anlamına gelir:
- .1 belirli bir gemi için tanımlanabilir yapım sürecinin başladığı aşama ve
 - .2 geminin en az 50 ton veya daha azsa tüm yapısal malzemelerin tahmini kütesinin %1'inden oluşan montajının başladığı aşama.
- 15 *Katılan/katılmayan*
- 15.1 *Katılan Madde*, aşağıdaki özelliklere sahip zararlı sıvı bir madde anlamına gelir:
- .1 15°C'den düşük bir erime noktasına sahip olan bir madde için boşaltma sırasında erime noktasının en fazla 5°C üzerindeki bir sıcaklıkta bulunan veya
 - .2 15°C veya daha yüksek bir erime noktasına sahip olan bir madde için boşaltma sırasında erime noktasının en fazla 10°C üzerindeki bir sıcaklıkta bulunan.
- 15.2 *Katılmayan Madde*, Katılan Madde olmayan, zararlı sıvı bir madde anlamına gelir.
- 16 *Tanker*
- .1 *Kimyasal tankeri*, Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu bölüm 17'de listelenen herhangi bir sıvı ürünün dökme halde taşınması için inşa edilmiş veya uyarlanmış bir gemidir;
 - .2 *NLS tankeri*, dökme olarak Zararlı Sıvı Maddeler taşımak üzere inşa edilmiş veya uyarlanmış bir gemi anlamına gelir ve dökme olarak Zararlı Sıvı Maddeleri taşımak üzere belgelendirilmiş olduğunda bu Sözleşme'nin Ek I'inde tanımlandığı gibi bir "petrol tankerini" içerir.
- 17 *Viskozite*
- .1 *Yüksek Viskoziteli Madde*, boşaltma sıcaklığında viskozitesi 50 mPa.s'ye eşit veya daha yüksek olan X veya Y Kategorisindeki bir zararlı sıvı madde anlamına gelir.
 - .2 *Düşük Viskoziteli Madde*, Yüksek Viskoziteli Madde olmayan zararlı sıvı madde anlamına gelir.

Kural 2

Uygulama

- 1 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu Ek'in hükümleri dökme olarak Zararlı Sıvı Maddeler taşımak üzere belgelendirilmiş tüm gemiler için uygulanır.
- 2 Bu Sözleşme'nin Ek I hükümlerine tabi bir yükün, bir NLS tankerinin bir yük mahalinde taşındığı durumlarda, bu Sözleşme'nin Ek I'inin ilgili şartları da uygulanacaktır.

Kural 3 *İstisnalar*

1 Bu Ek'te yer alan deşarj şartları, aşağıdaki durumlarda Zararlı Sıvı Maddelerin veya bu maddeleri içeren karışımların denize deşarjı için geçerli değildir:

- .1 geminin emniyetini sağlamak veya denizde can kurtarmak amacıyla deşarjın gerekli olması veya
- .2 deşarjın gemi veya ekipmanlarının hasar görmesinden kaynaklanması:
 - .1 Hasarın meydana gelmesinden veya deşarjın tespit edilmesinden sonra deşarjın önlenmesi veya en aza indirilmesi amacıyla makul tüm önlemlerin alınmış olması şartıyla ve
 - .2 gemi sahibi veya kaptanın zarar verme kastıyla veya zararın meydana gelebileceğini bilerek pervasızca hareket ettiği durumlar haricinde veya
- .3 kirlilikten kaynaklanan zararı en aza indirmek için belirli kirlilik olaylarıyla mücadele amacıyla kullanıldığında İdare tarafından onaylanan deşarjlarda. Bu tür herhangi bir deşarj, yetki alanında deşarjın gerçekleştirileceği düşünülen Hükümetin onayına tabi olacaktır.

Kural 4 *Muafiyetler*

1 Bir maddenin sınıflandırmasının yükseltilmesi nedeniyle taşıma şartlarında yapılan değişikliklerle ilgili olarak, aşağıdakiler geçerli olacaktır:

- .1 Bu Ek'te ve Uluslararası Dökme Kimyasal Kodunda ve Dökme Kimyasal Kodunda yapılan bir değişikliğin, belirli maddelerin taşınmasına ilişkin şartların yükseltilmesi nedeniyle geminin yapısı veya ekipmanları ve donanımlarında değişikliklere neden olması durumunda, İdare, böyle bir değişikliğin derhal uygulanmasının mantıksız veya imkansız olduğu düşünülüyorsa bu değişikliğin yürürlüğe gireceği tarihten önce inşa edilen gemiler için bu değişikliğin uygulanışını değiştirebilir veya belirli bir süre boyunca erteleyebilir. Bu muafiyet, her bir maddeye göre belirlenecektir;
- .2 Bu paragraf uyarınca bir değişikliğin uygulanmasına dair muafiyet tanıyan İdare, ilgili gemi veya gemilerin ayrıntılarını, taşınması onaylanan yükleri, her geminin faaliyet gösterdiği sektörü ve muafiyetin gerekçesini içeren bir raporu, Sözleşme'nin Taraflarının bilgilendirilmesi ve gerekli adımların atılması için Örgüt'e sunacak ve bu Ek'in 7 veya 9'uncu kuralında belirtildiği gibi muafiyeti Belgeye yansıtacaktır;

.3 Yukarıdakilere bakılmaksızın, bir İdare, IBC Kodu'nun 17. bölümündeki ilgili dipnotta tanımlanan ayrı ayrı tanımlanmış bitkisel yağları taşıdığı belgelenen gemiler için, geminin aşağıdaki koşulları karşılması koşuluyla, kural 11 kapsamındaki taşıma şartlarından gemileri muaf tutabilir:

.1 Bu kurala tabi olarak, NLS tankeri, yük tankı konumu haricinde, IBC Kodu'nda tanımlanan gemi tipi 3 için tüm şartları karşılayacaktır;

.2 bu kurala göre, yük tankları gemide aşağıdaki mesafelerde bulunacaktır. Tüm yük tankı uzunluğu, balast tankları veya petrol taşıyan tanklar dışındaki mahaller ile aşağıdaki şekilde korunacaktır:

.1 Yan tanklar veya boşluklar, yük tanklarının, borda kaplamasının kalıp hattının en az 760 mm içine yerleştirileceği şekilde düzenlenecektir;

.2 Çift Dipli Tanklar veya boşluklar, karina kaplamalarına dik açılarda ölçüldüğü şekilde yük tanklarının dibi ile karina kaplamasının kalıp hattı arasındaki mesafenin en az B/15 (m) veya daha azsa merkez hattında 2,0 m'den az olmayacağı şekilde düzenlenecektir. Asgari mesafe 1,0 metre olacak ve

.3 ilgili belge, verilen muafiyeti gösterecektir.

2 Bu kuralın 3. paragrafının hükümlerine tabi olarak, Kural 12.1'in hükümlerinin, 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş ve İdare tarafından belirlendiği şekilde aşağıdakiler arasında kısıtlı seferler yapan bir gemiye uygulanmasına gerek yoktur:

.1 bu Sözleşme'ye Taraf bir Devletin sınırları içindeki limanlar veya terminaller veya

.2 bu Sözleşme'ye Taraf Devletlerin limanları veya terminalleri.

3 Bu kuralın 2. paragrafının hükümleri, yalnızca aşağıdaki durumlarda 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş bir gemi için geçerli olacaktır:

.1 X, Y veya Z kategorisindeki madde veya karışımları içeren bir tankın yıkanacağı veya balast alınacağı her işlemde tankın, bu Ek'in 6. Lahikası'na uygun olarak İdare tarafından onaylanan bir ön yıkama prosedürüne göre yıkanması ve tank yıkama sularının bir kabul tesisine deşarj edilmesi;

.2 sonraki yıkamalardan çıkan yıkama suları veya balast suyunun, bu Ek'in diğer hükümlerine uygun olarak bir kabul tesisine veya denize deşarj edilmesi;

.3 Yukarıda belirtilen liman veya terminallerdeki kabul tesislerinin bu paragrafın amaçları bakımından yeterliliğinin, bu liman veya terminallerin içinde yer aldığı bu Sözleşme'ye Taraf Devletlerin Hükümetleri tarafından onaylanmış olması;

- .4 Bu Sözleşme'ye Taraf diğer Devletlerin yetkisi altındaki limanlara veya terminallere sefer yapan gemiler için İdarenin, bilgilendirme ve gerekli adımların atılması için Sözleşme Taraflarına dağıtılmak üzere, muafiyetin ayrıntılarını Örgüte bildirmesi ve
 - .5 Bu Ek kapsamında gerekli olan belgenin, geminin yalnızca bu tür kısıtlı seferlerde görev aldığı belirtilerek onaylanmış olması.
- 4 Yapım ve işletme özellikleri, yük tanklarına balast alınmasını gerektirmeyen ve yük tankının sadece onarım veya kuru havuz incelemesi için yıkanmasını gerektiren bir gemi için, İdare, aşağıdaki koşulların tamamının sağlanması şartıyla, kural 12 hükümlerinden muafiyete izin verebilir:
- .1 geminin tasarımı, yapımı ve donanımının, amaçlanan hizmet dikkate alınarak İdare tarafından onaylanmış olması;
 - .2 onarım veya kuru havuz incelemesinden önce yapılabilecek tank yıkamalarından kaynaklanan atık sıvıların, yeterliliği İdare tarafından tespit edilen bir kabul tesisine deşarj edilmesi;
 - .3 bu Ek kapsamında gerekli olan belgede şunların belirtilmesi:
 - .1 her bir yük tankının benzer ve ara temizlik olmaksızın aynı tankta dönüşümlü olarak taşınabilen sınırlı sayıda maddenin taşınması için belgelendirilmiş olması ve
 - .2 muafiyetin ayrıntıları;
 - .4 geminin, İdare tarafından onaylanmış bir Rehberi taşıması ve
 - .5 bu Sözleşme'ye Taraf diğer Devletlerin yetkisi altındaki limanlara veya terminallere sefer yapan gemiler için İdarenin, bilgilendirme ve gerekli adımların atılması için Sözleşme Taraflarına dağıtılmak üzere, muafiyetin ayrıntılarını Örgüte bildirmesi.

Kural 5

Eşdeğerler

1 İdare, bu Ek'te öngörülenlere alternatif olarak, en az Ek'te öngörülenler kadar etkili olmaları kaydıyla herhangi bir donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğin bir gemiye takılmasına izin verebilir. İdarenin bu yetkisi, bu Ek'teki kurallarda öngörülen tasarım ve yapım özelliklerine eşdeğer olarak Zararlı Sıvı Maddelerin deşarj kontrolünü gerçekleştirmek için kullanılan operasyonel yöntemlerin değiştirilmesini kapsamayacaktır.

2 Bu Ek'te bu kuraldaki paragraf 1 kapsamında öngörülenlere alternatif olarak bir donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğe izin veren İdare, bilgilendirme ve gerekli adımların atılması için Sözleşme Taraflarına dağıtılmak üzere, söz konusu donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğin ayrıntılarını Örgüte bildirecektir.

3 Bu kuralın 1. ve 2. paragraflarının hükümlerine bakılmaksızın, yürürlükteki Gaz Taşıma Kodu'nda listelenen Zararlı Sıvı Maddeleri taşımak üzere belgelendirilmiş sıvılaştırılmış gaz tankerlerinin yapı ve donanımı, gaz tankerinin aşağıdaki tüm koşulları karşılaması koşuluyla bu Ek'teki kural 11 ve 12'de yer alan yapı ve donanım şartlarına eşdeğer kabul edilecektir.

- .1 sıvılaştırılmış gazları dökme olarak taşımak üzere belgelendirilmiş gemiler için Gaz Taşıma Kodu uyarınca Uygunluk Belgesine sahip olmak;
- .2 Gaz tankerinin yalnızca uygun Gaz Taşıma Kodu'nda tanımlanan ve listelenen Zararlı Sıvı Maddeleri taşıyabileceğinin belgelendiği, Dökme Olarak Zararlı Sıvı Maddelerin Taşınması için Uluslararası Kirlilik Önleme Belgesine sahip olmak;
- .3 ayrılmış balast düzenlemelerine sahip olmak;
- .4 İdarenin kabul edeceği şekilde sağlanan pompalama ve devre düzenlemeleriyle boşaltmadan sonra tankta ve bağlantılı boru tesisatında kalan yük kalıntısı miktarının, Kural 12.1, 12.2 veya 12.3'te öngörülen kalıntı miktarını aşmaması ve
- .5 Yük kalıntıları ile suyun operasyonel olarak karışmamasını ve Rehberde öngörülen havalandırma prosedürleri uygulandıktan sonra tankta hiçbir yük artığının kalmamasını sağlayan, İdare tarafından onaylanmış bir Rehberde sahip olmak.

BÖLÜM 2 - ZARARLI SIVI MADDELERİN KATEGORİLERE AYRILMASI

Kural 6

Zararlı Sıvı Maddelerin ve diğer maddelerin kategorilere ayrılması ve listelenmesi

1 Bu Ek'teki kurallar kapsamında, Zararlı Sıvı Maddeler aşağıdaki gibi dört kategoriye ayrılacaktır:

- .1 X Kategorisi: Tank temizleme veya balast basma işlemlerinden sonra denize deşarj edildiğinde deniz kaynakları veya insan sağlığı için büyük bir tehlike arz ettiği kabul edilen ve bu nedenle deniz çevresine deşarjı yasak olan Zararlı Sıvı Maddeler;
- .2 Y Kategorisi: Tank temizleme veya balast basma işlemlerinden sonra denize deşarj edildiğinde deniz kaynakları veya insan sağlığı için bir tehlike arz ettiği veya olanaklara veya denizin diğer meşru kullanımına zarar verdiği kabul edilen ve bu nedenle deniz çevresine yapılan deşarjın miktar ve niteliği kısıtlamaya tabi olan Zararlı Sıvı Maddeler;
- .3 Z Kategorisi: Tank temizleme veya balast basma işlemlerinden sonra denize deşarj edildiğinde deniz kaynakları veya insan sağlığı için küçük bir tehlike arz ettiği kabul edilen ve bu nedenle deniz çevresine yapılan deşarjın miktar ve niteliğine dair daha az katı kısıtlamalara tabi olan Zararlı Sıvı Maddeler;
- .4 Diğer Maddeler: Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nun 18. bölümünün kirlilik kategorisi sütununda DM (Diğer Maddeler) olarak belirtilen ve değerlendirme sonucunda tank temizleme ve balast basma işlemlerinden sonra denize deşarj edildiğinde deniz kaynaklarına, insan sağlığına, olanaklara veya denizin diğer meşru kullanımına hiçbir zarar vermediği değerlendirilen maddeler oldukları için bu Ek'teki kural 6.1'de tanımlandığı gibi X, Y veya Z Kategorisinin dışında olduğu tespit edilen maddelerdir. Sintine veya balast suyu veya sadece "Diğer Maddeler" olarak anılan maddeleri içeren diğer kalıntı veya karışımların deşarjı, Ek'teki herhangi bir şarta tabi olmayacaktır.

2 Zararlı Sıvı Maddelerin kategorize edilmesinde kullanım yönergeleri bu Ek'in 1 numaralı Lahika'sında verilmiştir.

3 Bu kuralın 1. paragrafı kapsamında kategorize edilmemiş bir sıvı maddenin dökme halde taşınmasının teklif edildiği durumlarda, teklif edilen operasyona dahil olacak Sözleşme Taraflarının Hükümetleri, bu kuralın 2. paragrafında bahsedilen yönergelere dayanarak, teklif edilen operasyon için geçici bir değerlendirme belirleyecek ve kararlaştıracaktır. İlgili Hükümetler arasında tam bir anlaşmaya varılıncaya kadar, söz konusu madde taşınmayacaktır. Mümkün olan en kısa sürede ve anlaşmaya varıldıktan sonra en geç 30 gün içinde, ilgili anlaşmayı başlatan üretici veya gönderici ülkenin Hükümeti, Örgüte bildirimde bulunarak tüm Tarafların bilgilendirilmesi için maddenin ve geçici değerlendirmenin ayrıntılarını sunacaktır. Örgüt, maddeler resmi olarak IBC Kodu'na dahil edilene kadar bu tür tüm maddelerin ve bunların geçici değerlendirmesinin kaydını tutacaktır.

BÖLÜM 3 - SÖRVEYLER VE BELGELENDİRME

Kural 7

Kimyasal tankerlerin sörveyi ve belgelendirilmesi

Bu Ek'in 8, 9 ve 10 numaralı kurallarının hükümlerine bakılmaksızın, bu Sözleşme'ye Taraf Devletler tarafından Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu veya uygun olduğu şekilde Dökme Kimyasal Kodu'nun hükümlerine uygun olarak sörveye tabi tutulmuş ve belgelendirilmiş kimyasal tankerleri, anılan kuralların hükümlerine uymuş sayılacak ve o Koda göre düzenlenen belge, bu Ek'in 9. kuralına göre düzenlenen belge ile aynı etki ve geçerliliğe sahip olacaktır.

Kural 8

Sörveyler

1 Zararlı Sıvı Maddeleri dökme halde taşıyan gemiler, aşağıda belirtilen sörveylere tabi tutulacaktır:

- .1 Gemi hizmete alınmadan önce veya bu Ek'in 9. kuralında öngörülen Belge ilk kez düzenlenmeden önce yapılacak ve bu Ek kapsamındaki gemilerin yapısı, ekipmanları, sistemleri, donanımları, düzenlemeleri ve malzemelerinin eksiksiz bir sörveyini içerecek olan bir Başlangıç sörveyi. Bu sörvey, yapının, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kod'un yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılacaktır.
- .2 Bu Ek'teki kural 10.2, 10.5, 10.6 ve 10.7'nin geçerli olduğu durumlar haricinde, beş yılı aşmamak kaydıyla İdare tarafından belirlenen aralıklarla yapılacak bir yenileme sörveyi. Bu yenileme sörveyi, yapının, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kod'un yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılacaktır.
- .3 Bu kuralda paragraf 1.4'te belirtilen yıllık sörveylerden birinin yerini almak üzere, belgenin ikinci yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde ya da belgenin üçüncü yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde yapılacak olan bir ara sörvey. Ara sörvey, ekipmanların ve ilgili pompa ve boru sistemlerinin Kod'un yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun ve iyi durumda olduğundan emin olacak şekilde yapılacaktır. Bu ara sörveyler, bu Ek'teki kural 9 kapsamında düzenlenen belgede tasdik edilecektir.
- .4 Paragraf 1.1'de bahsedilen yapı, ekipmanlar, donanımlar, düzenlemeler ve malzemelerin genel bir muayenesi de dahil olmak üzere, bu unsurların paragraf 3'e uygun olarak bakımlarının yapıldığından ve geminin kullanılacağı hizmet için yeterli seviyede bulunduğundan emin olmak için, belgenin her yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde yapılacak bir yıllık sörvey. Bu yıllık sörveyler, bu Ek'teki kural 9 kapsamında düzenlenen belgede tasdik edilecektir.

5. Bu kuralda paragraf 3'te öngörülen incelemelerden kaynaklanan bir onarımdan sonra veya herhangi bir önemli onarım veya yenileme yapıldığında, koşullara bağlı olarak genel veya kısmi bir ilave sörvey yapılacak. Sörvey, gerekli onarım veya yenilemelerin etkili bir şekilde yapıldığından, bu onarım veya yenilemelerin malzeme ve işçiliğinin her bakımdan tatmin edici olduğundan ve geminin her bakımdan bu Ek'in şartlarına uygun olduğundan emin olacak şekilde gerçekleştirilecektir.
- 2.1 Bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasına ilişkin olarak gemilerin sörveyleri, İdarenin yetkilileri tarafından yapılacaktır. Ancak İdare, sörveyleri bu amaç için görevlendirdiği sörveyörlere veya tanıdığı kuruluşlara yaptırabilir.
- 2.2 Bu kuralın 2.1 paragrafında bahsedilen tanınmış kuruluş, olası değişikliklerin bu Ek için geçerli değişiklik prosedürlerine ilişkin bu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilmesi, yürürlüğe girmesi ve geçerlilik kazanması koşuluyla, Örgüt tarafından değiştirilebilecek A.739(18) sayılı kararla Örgüt tarafından kabul edilen Yönergelere ve Örgüt tarafından değiştirilebilecek A.789(19) sayılı kararla kabul edilen şartnameye uygun olacaktır.
- 2.3 Bu kuralın 2.1 paragrafında belirtildiği gibi sörvey yapmaları için sörveyörleri görevlendiren veya kuruluşları tanıyan bir İdare, asgari olarak, görevlendirilen herhangi bir sörveyör veya tanınmış kuruluşu aşağıdakileri yapma yetkisi verecektir:
1. bir gemide onarımlar yapılmasını zorunlu kılmak ve
 2. liman Devletinin uygun makamları tarafından talep edilmesi halinde sörveyler yapmak.
- 2.4 İdare, görevlendirilen sörveyörlere veya tanınmış kuruluşlara verilen yetkiye dair özel sorumlulukları ve koşulları, bu Sözleşme'nin Taraflarının bilgilendirilmesi için Örgüte bildirecektir.
- 2.5 Görevlendirilen bir sörveyör veya tanınmış kuruluşun geminin veya ekipmanlarının durumunun Belgedeki bilgilerle önemli ölçüde uymadığını veya geminin, kendisi veya içindeki kişiler için tehlike arz etmeden veya deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden denize açılmaya uygun olmadığını tespit etmesi halinde bu sörveyör veya kuruluş, düzeltici önlemlerin alınmasını derhal sağlayacak ve İdareyi zamanında bilgilendirecektir. Böyle bir düzeltici önlem alınmazsa, Belge geri çekilecek ve İdare derhal bilgilendirilecek ve gemi başka bir Tarafın limanındaysa, liman Devletinin ilgili makamlarına da derhal bilgi verilecektir. İdarenin bir yetkilisi, görevlendirilmiş bir sörveyör veya tanınmış bir kuruluşun liman Devletinin ilgili makamların bilgilendirmesi üzerine, ilgili liman Devleti Hükümeti, bu kural kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeleri için yetkili, sörveyör veya kuruluşu gerekli yardımı sağlayacaktır. Uygulanabilir olduğu durumlarda ilgili liman Devletinin Hükümeti geminin, deniz çevresine makul olmayan seviyede zarar vermeden en yakın uygun onarım sahasına gitmek amacıyla limanı terk edene kadar denize açılmamasını sağlamak için gerekli adımları atacaktır.
- 2.6 İlgili İdare, her hâliükârda sörveyin eksiksizliğini ve etkinliğini garanti edecek ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri sağlamayı taahhüt edecektir.

3.1 Geminin deniz çevresine makul olmayan bir seviyede zarar vermeden denize açılmaya uygun olduğundan emin olmak için geminin ve ekipmanların durumu, bu Sözleşme'nin hükümlerine uygun olacak şekilde muhafaza edilecektir.

3.2 Bu kuralın 1. paragrafında belirtilen herhangi bir sörveyin tamamlanmasından sonra, ekipman ve donanımların doğrudan değiştirilmesi haricinde sörvey kapsamında incelenen yapı, ekipmanlar, sistemler, donanımlar, düzenekler veya malzemelerde İdarenin onayı olmaksızın hiçbir değişiklik yapılmayacaktır.

3.3 Bir gemide herhangi bir kaza meydana geldiğinde veya geminin bütünlüğünü veya bu Ek kapsamındaki ekipmanlarının verimliliğini veya eksiksizliğini etkileyen bir kusur tespit edildiğinde, geminin kaptanı veya sahibi, ilgili Belgeyi düzenlemek'ten sorumlu tanınmış kuruluş veya görevlendirilmiş sörveyörü İdareye ilk fırsatta bildirecek ve bu sörveyör veya kuruluş da bu kuralın 1. paragrafı kapsamında bir sörveyin gerekli olup olmadığını belirlemek için incelemelerin başlatılmasını sağlayacaktır. Gemi başka bir Taraf devletin bir limanındaysa, geminin kaptanı veya sahibi de derhal liman Devletin ilgili makamlarına rapor verecek ve görevlendirilen sörveyör veya tanınmış kuruluş böyle bir raporun verilip verilmediğini tespit edecektir.”

Kural 9

Belgenin düzenlenmesi veya onaylanması

1 Zararlı Sıvı Maddelerin Dökme Halde Taşımak İçin Uluslararası Kirilenmenin Önlenmesi Belgesi, Zararlı Sıvı Maddeleri dökme olarak taşınması amaçlanan ve Sözleşme'nin diğer Taraflarının yetkisi altındaki limanlara veya terminallere sefer yapan gemiler için bu Ek'in 8. kuralı hükümlerine uygun olarak bir ilk sörvey veya yenileme sörveyinden sonra düzenlenecektir.

2 Bu Belge, İdare tarafından veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kişi veya kuruluş tarafından düzenlenecek veya onaylanacaktır. İdare, her durumda Belgenin tüm sorumluluğunu üstlenir.

3.1 Sözleşme'ye Taraf bir Devletin Hükümeti, İdarenin talebi üzerine, bir geminin sörveyini yaptırabilir ve bu Ek'in hükümlerine uyulduğuna ikna olması halinde, Zararlı Sıvı Maddeleri Dökme Halde Taşımak İçin Uluslararası Kirilenmenin Önlenmesi Belgesini düzenler veya düzenlenmesi için yetki verir ve uygun olduğu durumlarda, bu Eke uygun olarak bu Belgeyi gemide tasdik eder veya tasdik edilmesi için yetki verir.

3.2 Belgenin bir kopyası ve sörvey raporunun bir kopyası talepte bulunan İdareye mümkün olan en kısa sürede iletilecektir.

3.3 Bu şekilde düzenlenen bir Belge, İdarenin talebi üzerine verildiğine dair bir beyan içerecek ve bu kuralın 1. paragrafı uyarınca düzenlenen Belge ile aynı etki ve geçerliliğe sahip olacaktır.

3.4 Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için, Zararlı Sıvı Maddeleri Dökme Halde Taşımak İçin Uluslararası Kirilenmenin Önlenmesi Belgesi düzenlenmeyecektir.

4 Zararlı Sıvı Maddeleri Dökme Halde Taşımak İçin Uluslararası Kirilenmenin Önlenmesi Belgesi, bu Ek'in 3. Lahikası'nda verilen örneğe uygun biçimde düzenlenecek ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Kayıtlar, geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dilinde girildiğinde, bir anlaşmazlık veya uyuşmazlık durumunda o dilde girilen kayıtlar geçerli olacaktır.

Kural 10

Belgenin süresi ve geçerliliği

1 Zararlı Sıvı Maddeleri Dökme Halde Taşımak İçin Uluslararası Kirilenmenin Önlenmesi Belgesi, İdare tarafından belirlenen ve 5 yılı geçmeyecek bir süre için düzenlenecektir.

2.1 Paragraf 1'de belirtilen şartlara bakılmaksızın, yenileme sürveyinin mevcut belgenin sona erme tarihinden üç ay öncesine kadar tamamlanmış olması halinde yeni Belgenin geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlayacak ve mevcut Belgenin sona erme tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam edecektir.

2.2 Yenileme sürveyinin mevcut Belgenin sona erme tarihinden sonra tamamlanmış olması halinde yeni Belgenin geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlayacak ve mevcut Belgenin sona erme tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam edecektir.

2.3 Yenileme sürveyinin mevcut Belgenin sona erme tarihinden üç aydan fazla bir süre önce tamamlanmış olması halinde yeni Belgenin geçerliliği, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden başlayacak ve yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam edecektir.

3 Bir Belgenin beş yıldan daha kısa bir süre için düzenlenmiş olması halinde İdare, beş yıllık bir Belgenin düzenlendiği durumda geçerli olan kural 8.1.3 ve 8.1.4'te belirtilen sürveylerin uygun olduğu şekilde yapılması şartıyla, Belgenin geçerliliğini, paragraf 1'de belirtilen maksimum süreye kadar uzatabilir.

4 Yenileme sürveyinin tamamlanmış olması ve mevcut Belgenin geçerlilik süresinin sona ermesinden önce yeni bir Belge düzenlenememesi veya gemiye koyulamaması durumunda, İdare tarafından yetkilendirilen kişi veya kuruluş mevcut Belgeyi onaylayabilir ve bu Belge, sona erme tarihinden itibaren 5 ayı geçmemek üzere ek bir süre için geçerli olarak kabul edilecektir.

5 Belgenin süresinin dolduğunda gemi sürvey yapılacak limanda değilse, İdare Belgenin geçerlilik süresini uzatabilir, ancak bu uzatma yalnızca, geminin sürveyin yapılacağı limana olan seferini tamamlamasına izin vermek amacıyla ve sadece bunu yapmanın uygun ve makul görüldüğü durumlarda yapılacaktır. Hiçbir Belge üç aydan daha uzun bir süre uzatılmayacak ve uzatma verilen bir gemi, sürveye tabi tutulacağı limana vardığında, bu uzatma nedeniyle yeni bir Belge olmadan o limandan ayrılma hakkına sahip olmayacaktır. Yenileme sürveyi tamamlandığında, yeni Belge, uzatma verilmeden önce mevcut Belgenin sona erdiği tarihten itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.

6 Kısa seferler yapan bir gemiye verilen ve bu kuralın yukarıdaki hükümleri uyarınca uzatılmamış olan bir Belgenin geçerliliği, üzerinde belirtilen sona erme tarihinden itibaren bir aylık bir süre için İdare tarafından uzatılabilir. Yenileme sömveyi tamamlandığında, yeni Belge, uzatma verilmeden önce mevcut Belgenin sona erdiği tarihten itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.

7 İdare tarafından belirlenen özel durumlarda, yeni bir Belgenin bu kuraldaki paragraf 2.2, 5 veya 6'da öngörüldüğü şekilde mevcut Belgenin sona erme tarihinden itibaren tarihlendirilmesi gerekmez. Bu özel durumlarda yeni Belge, yenileme sömveyinin tamamlanmasından itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.

8 Bu Ek'te kural 8'de belirtilen süreden önce bir yıllık veya ara sömvey tamamlanmış ise:

- .1 Belge üzerindeki yıl dönümü tarihi, sömveyin tamamlandığı tarihten sonraki üç ayı geçmeyecek şekilde bir tarihte onaylanarak değiştirilecektir;
- .2 bu Ek'te kural 8'de öngörülen sonraki yıllık veya ara sömvey, yeni yıl dönümü tarihi kullanılarak kuralda öngörülen aralıklarla tamamlanacaktır;
- .3 bu Ek'te kural 8'de öngörülen sömveyler arasındaki maksimum zaman aralıklarının aşılması için bir veya birden fazla yıllık veya ara sömvey yapılması kaydıyla, sona erme tarihi aynı bırakılabilir.

9 bu Ek'teki kural 9 kapsamında düzenlenen bir Belge, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirecektir:

- .1 ilgili sömveylerin bu Ek'teki kural 8.1 kapsamında belirtilen süreler içinde tamamlanmaması;
- .2 Belgenin bu Ek'teki kural 8.1.3 veya 8.1.4 uyarınca onaylanmamış olması;
- .3 geminin başka bir Devletin bayrağına transfer edilmesi. Yeni bir Belge ancak, geminin bu Ek'teki kural 8.3.1 ve 8.3.2'nin şartlarına uygun olduğuna yeni Belgeyi veren Hükümetin tamamen ikna olması halinde düzenlenecektir. Taraflar arasında bir transfer söz konusu olduğunda, transferin yapılmasından itibaren üç ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıma hakkına sahip olduğu bayrağın ait olduğu Tarafın Hükümeti, geminin transfer öncesinde taşıdığı Belgenin suretlerini ve varsa ilgili sömvey raporlarının suretlerini İdareye en kısa zamanda iletacaktır.

BÖLÜM 4 - TASARIM, YAPIM, DÜZENLEME VE EKİPMANLAR

Kural 11

Tasarım, yapım, ekipmanlar ve operasyonlar

1 Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nun 17. bölümünde tanımlanan Zararlı Sıvı Maddeleri dökme olarak taşımak üzere belgelendirilmiş gemilerin tasarımı, yapımı, ekipmanları ve operasyonları, bu tür maddelerin denize kontrolsüz deşarjını en aza indirmek için aşağıdaki hükümlere uygun olacaktır:

- .1 Kimyasal tanker 1 Temmuz 1986'da veya sonrasında inşa edilmişse Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu veya
- .2 Aşağıdakiler için belirtilen Kodun 1.7.2 paragrafında belirtilen Dökme Kimyasal Kodu:
 - .1 2 Kasım 1973'te veya sonrasında inşa sözleşmesi yapılan; ancak 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilen ve Sözleşme'ye Taraf diğer Devletlerin yetkisi altındaki limanlara veya terminallere sefer yapan gemiler ve
 - .2 1 Temmuz 1983'te veya sonrasında; ancak 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilmiş, yalnızca bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devletin sınırları içindeki limanlar veya terminaller arasında sefer yapan gemiler.
- .3 Aşağıdakiler için belirtilen Kod'un 1.7.3 paragrafında belirtilen Dökme Kimyasal Kodu:
 - .1 2 Kasım 1973'ten önce inşa sözleşmesi yapılan ve Sözleşme'ye Taraf diğer Devletlerin yetkisi altındaki limanlara veya terminallere sefer yapan gemiler ve
 - .2 1 Temmuz 1983'ten önce inşa edilmiş ve yalnızca bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devletin sınırları içindeki limanlar veya terminaller arasında sefer yapan gemiler.

2 Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nun 17. bölümünde tanımlanan Zararlı Sıvı Maddeleri dökme olarak taşımak üzere belgelendirilmiş kimyasal tankerler veya sıvılaştırılmış gaz taşıma gemileri dışındaki gemilerle ilgili olarak Idare, bu tür maddelerin denize kontrolsüz deşarjını en aza indirilmesini sağlamak için Örgüt tarafından hazırlanan Yönergelere dayalı uygun önlemler belirleyecektir.

Kural 12

Pompalama, borulama, boşaltma mekanizmaları ve slop tankları

1 1 Temmuz 1986'dan önce inşa edilen her gemi, X veya Y Kategorisindeki maddelerin taşınması için belgelendirilmiş her bir tankın, tank içinde ve bağlantılı boru tesisatında 300 litreden fazla miktarda kalıntı tutmamasını ve Z Kategorisindeki maddelerin taşınması için belgelendirilmiş her bir tankın, tank içinde ve bağlantılı boru tesisatında 900 litreden fazla miktarda kalıntı tutmamasını sağlamak için bir pompalama ve boru tesisatı mekanizması ile donatılacaktır. Bu Ek'in 5'inci Lahikası'na uygun olarak bir performans testi yapılacaktır.

2 1 Temmuz 1986'da veya sonrasında ancak 1 Ocak 2007'den önce inşa edilen her gemi, X veya Y Kategorisindeki maddelerin taşınması için belgelendirilmiş her bir tankın, tank içinde ve bağlantılı boru tesisatında 100 litreden fazla miktarda kalıntı tutmamasını ve Z Kategorisindeki maddelerin taşınması için

belgelendirilmiş her bir tankın, tank içinde ve bağlantılı boru tesisatında 300 litreden fazla miktarda kalıntı tutmamasını sağlamak için bir pompalama ve mekanizması ile donatılacaktır. Bu Ek'in 5. Lahikası'na uygun olarak bir performans testi yapılacaktır.

3 1 Ocak 2007'de veya sonrasında inşa edilen her gemi, X, Y veya Z Kategorisindeki maddelerin taşınması için belgelendirilmiş her tankın, tank içinde ve bağlantılı boru tesisatında 75 litreden fazla kalıntı tutmamasını sağlamak için bir pompalama ve boru tesisatı mekanizması ile donatılacaktır. Bu Ek'in 5. Lahikası'na uygun olarak bir performans testi yapılacaktır.

4 1 Ocak 2007'den önce inşa edilmiş olan ve bu kuralın 1. ve 2. paragraflarında belirtilen Z Kategorisindeki maddeler için pompalama ve boru tesisatı mekanizmalarına ilişkin gereklilikleri karşılayamayan bir kimyasal tanker dışındaki bir gemi için hiçbir miktar şartı uygulanmayacaktır. Tank mümkün olduğu kadar boşaltılırsa, uygunluk sağlanmış sayılır.

5 Bu kuralın 1, 2 ve 3. paragraflarında belirtilen pompalama performansı testleri İdare tarafından onaylanacaktır. Pompalama performansı testlerinde, test aracı olarak su kullanılacaktır.

6 X, Y veya Z Kategorisindeki maddeleri taşıdığı belgelenen gemilerde, bir su altı deşarj çıkışı (veya çıkışları) olacaktır.

7 1 Ocak 2007'den önce inşa edilmiş ve Z Kategorisindeki maddeleri taşımak üzere belgelendirilmiş gemiler için, bu kuralın 6. paragrafında öngörülen su altı deşarj çıkışı zorunlu değildir.

8 Su altı deşarj çıkışı (veya çıkışları), yük alanı içinde sintine dönümü civarında yer alacak ve geminin deniz suyu alımlarında kalıntı/su karışımlarının tekrar alınmasını önleyecek şekilde düzenlenecektir.

9 Su altı deşarj çıkış mekanizması, denize deşarj edilen kalıntı/su karışımının geminin sınır katmanından geçmeyeceği şekilde olacaktır. Bu amaçla, geminin dış kaplamasına dik olarak deşarj yapıldığında, deşarj çıkışının asgari çapı aşağıdaki denkleme göre belirlenir:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

burada:

d = deşarj çıkışının asgari çapı (m)

L_d = deşarj çıkışına dikey olarak ileriye olan mesafe (m)

Q_d = geminin çıkıştan bir kalıntı/su karışımını deşarj edebileceği seçilen maksimum hız (m³/s).

10 Deşarj geminin dış kaplamasına belirli bir açıyla yapılacaksa, yukarıdaki ilişki, Q_d yerine geminin dış kaplamasına dik olan Q_d bileşeni kullanılarak değiştirilecektir.

11 *Slop tankları*

Bu Ek'te, özel slop tanklarının takılması öngörülmede de, belirli yıkama prosedürleri için slop tanklarına ihtiyaç duyulabilir. Yük tankları slop tankları olarak kullanılabilir.

BÖLÜM 5 - ZARARLI SIVI MADDELERİN ARTIKLARININ OPERASYONEL DEŞARJLARI

Kural 13

Zararlı Sıvı Madde kalıntılarının deşarj kontrolü

Bu Ek'in 3. kuralının hükümlerine tabi olarak, Zararlı Sıvı Maddelerin kalıntılarının veya balast suyunun, tank yıkama sularının veya bu tür maddeleri içeren diğer karışımların deşarj kontrolü aşağıdaki şartlara uygun olacaktır.

1 Deşarj hükümleri

1.1 X, Y veya Z Kategorisinde sınıflandırılan maddelerin veya geçici olarak bu şekilde değerlendirilen maddelerin kalıntılarının veya balast suyu, tank yıkama suyu veya bu tür maddeleri içeren diğer karışımların denize deşarjı, bu Ek'te yer alan operasyonel gerekliliklere tam olarak uygun olarak yapılmadıkça yasak olacaktır.

1.2 Bu kurala göre herhangi bir ön yıkama veya deşarj işlemi yapılmadan önce ilgili tank, Rehberde öngörülen prosedürlere uygun olarak azami ölçüde boşaltılacaktır.

1.3 Bu Ek'in 6. kuralına göre kategorize edilmemiş, geçici olarak değerlendirilmemiş maddelerin veya balast suyu, tank yıkama suyu veya bu tür kalıntıları içeren diğer karışımların taşınması, bu maddelerin denize deşarjı ile birlikte yasak olacaktır.

2 Deşarj standartları

2.1 Bu kural hükümlerinin, X, Y veya Z Kategorisindeki maddelerin veya geçici olarak bu şekilde değerlendirilen maddelerin kalıntılarının veya balast suyu, tank yıkama suyu veya bu maddeleri içeren diğer karışımların denize deşarj edilmesine izin verdiği durumlarda, aşağıdaki deşarj standartları uygulanacaktır:

- .1 kendinden tahrikli gemiler için en az 7 deniz mili veya kendinden tahrikli olmayan gemiler için en az 4 deniz mili hızda rotasında ilerlenmeli;
- .2 deşarj, su altı deşarj çıkış(lar)ının tasarlandığı azami hızı aşmayacak şekilde su altı deşarj çıkış(lar)ından ve su hattının (flota) altından yapılmalı ve
- .3 deşarj, en yakın kara parçasından en az 12 deniz mili uzaklıkta, 25 metreden az olmayan bir su derinliğinde yapılmalıdır.

2.2 1 Ocak 2007'den önce inşa edilmiş gemiler için Z Kategorisindeki maddelerin veya geçici olarak bu şekilde değerlendirilen maddelerin kalıntılarının veya balast suyu, tank yıkama suyu veya bu maddeleri içeren diğer karışımların su hattı altından denize deşarj edilmesi zorunlu değildir.

2.3 İdare, yalnızca bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin egemenliğine veya yargı yetkisine tabi sularda sefer yapan gemiler için, en yakın kara parçasından en az 12 deniz mili uzaklık şartına ilişkin olarak Z Kategorisindeki maddeler için paragraf 2.1.3'ün gerekliliklerinden

feragat edebilir. Ayrıca İdare, kendi Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip bir geminin, hiçbir üçüncü tarafın etkilenmemesi kaydıyla iki kıyı Devleti arasında yazılı olarak bir feragat anlaşmasının yapılmasından sonra komşu devletin egemenlik veya yargı yetkisine tabi sularda seferler yaparken en yakın kara parçasından en az 12 deniz mili uzaklıkta deşarj yapma şartından feragat edebilir. Bu tür bir anlaşmaya ilişkin bilgiler, bilgilendirme ve uygun adımların atılması için Sözleşme Taraflarına iletilmek üzere 30 gün içinde Örgüte bildirilecektir.

3 Yük kalıntılarının havalandırılması

Bir tanktan yük kalıntılarını çıkarmak için İdare tarafından onaylanan havalandırma prosedürleri kullanılabilir. Bu prosedürler, bu Ek'in 7. Lahikası'na uygun olacaktır. Tanka sonradan eklenen herhangi bir su temiz olarak kabul edilecek ve bu Ek'teki deşarj şartlarına tabi olmayacaktır.

4 Ön yıkama muafiyeti

Gemi kaptanının talebi üzerine, aşağıdaki hususlara ikna olunduğu takdirde, alıcı Tarafın Hükümeti tarafından bir ön yıkama muafiyeti tanınabilir:

1. boşaltılan tankın aynı maddeyle veya öncekiyle uyumlu başka bir madde ile yeniden doldurulacağı ve yükleme öncesinde tankın yıkanmayacağı veya balast alınmayacağı veya
2. boşaltılan tankın denizde yıkanmayacağı veya balast alınmayacağı. Bu kuralın ilgili paragrafına göre ön yıkama, başka bir limanda bir kabul tesisinin bulunduğu ve bu amaca uygun olduğunun yazılı olarak teyit edilmesi şartıyla o limanda yapılacaktır veya
3. yük kalıntıları, bu Ek'in 7. Lahikası uyarınca İdare tarafından onaylanan bir havalandırma prosedürü ile temizlenecektir.

5 Temizlik maddeleri veya katkı maddelerinin kullanımı

5.1 Bir tankı yıkamak için su yerine madeni yağ veya klorlu solvent gibi sudan başka bir yıkama ortamı kullanıldığında, bunun deşarjı, bu ortamın yük olarak taşınması halinde uygulanacak Ek I veya Ek II hükümlerine tabi olacaktır. Bu tür bir ortamın kullanımını içeren tank yıkama prosedürleri, Rehberde belirtilecek ve İdare tarafından onaylanacaktır.

5.2 Tankın yıkanmasını kolaylaştırmak için suya küçük miktarlarda temizlik katkı maddeleri (deterjan ürünleri) eklendiğinde, biyolojik olarak kolayca parçalanabilen ve temizlik katkı maddesinin %10'undan az olan bir toplam konsantrasyonundaki bileşenler dışında, Kirlilik Kategorisi X bileşenlerini içeren hiçbir katkı maddesi kullanılmayacaktır. Önceki yük nedeniyle tank için geçerli olanlara ek başka hiçbir kısıtlama uygulanmayacaktır.

6 X Kategorisi'ndeki maddelerin kalıntılarının deşarjı

6.1 1. paragraf hükmüne tabi olarak, aşağıdaki hükümler uygulanacaktır:

- .1 X Kategorisi'ndeki bir maddenin boşaltıldığı bir tank, gemi boşaltma limanından ayrılmadan önce ön yıkamaya tabi tutulacaktır. Ortaya çıkan kalıntılar, sörfveyör tarafından alınan atık su numunelerinin analizlerinde belirtildiği gibi, bu tesise verilen çıkış suyundaki maddenin konsantrasyonu ağırlıkça %0,1 veya daha düşük olana kadar bir kabul tesisine deşarj edilecektir. Gerekli konsantrasyon seviyesine ulaşıldığında, tank boşalana kadar kalan tank yıkama sularının kabul tesisine deşarjına devam edilecektir. Bu işlemlerin uygun kayıtları, Yük Kayıt Defterine girilecek ve kural 16.1'de belirtilen sörfveyör tarafından onaylanacaktır.
- .2 Tanka sonradan eklenen herhangi bir su, kural 13.2'deki deşarj standartlarına uygun olarak denize deşarj edilebilir.
- .3 Alıcı tarafın Hükümeti, gemi için gereksiz gecikmeye neden olmadan atık sudaki madde konsantrasyonunun ölçülmesinin mümkün olmadığına kanaat getirdiğinde, o Taraf, aşağıdaki koşullarla, kural 13.6.1.1'de öngörülen konsantrasyonu elde etmek için eşdeğer olarak alternatif bir prosedürü kabul edebilir:
 - .1 tankın, bu Ek'in 6. Lahikası'na göre İdare tarafından onaylanan bir prosedürşe ön yıkamaya tabi tutulması ve
 - .2 uygun kayıtların Yük Kayıt Defterine girilmesi ve kural 16.1'de belirtilen sörfveyör tarafından onaylanması.

7 Y ve Z Kategorisindeki maddelerin kalıntılarının deşarjı

7.1 1. paragraf hükmüne tabi olarak, aşağıdaki hükümler uygulanacaktır:

- .1 Y veya Z Kategorisindeki maddeler için kalıntı deşarj prosedürleri ile ilgili olarak, kural 13.2'deki deşarj standartları uygulanacaktır.
- .2 Y veya Z Kategorisindeki bir maddenin boşaltılması Rehberine uygun olarak gerçekleştirilmezse, bu Ek'te belirtilen miktarlardaki kalıntıları gemiden çıkarmak için bu Ek'teki kural 16.1'de belirtilen sörfveyörün kabul edeceği alternatif önlemler alınmadığı sürece, gemi boşaltma limanından ayrılmadan önce bir ön yıkama yapılacaktır. Ön yıkama sonucunda ortaya çıkan tank yıkama suları, boşaltma limanındaki bir kabul tesisine veya uygun bir kabul tesisi bulunan başka bir limana, o limanda bir kabul tesisinin mevcut olduğu ve bu amaç için yeterli olduğunun yazılı olarak teyit edilmesi şartıyla deşarj edilecektir.
- .3 Y Kategorisindeki Yüksek Viskoziteli veya Katılaşan Maddeler için aşağıdakiler geçerli olacaktır:

- .1 6. Lahika'da belirtildiği gibi bir ön yıkama prosedürü uygulanacaktır;
- .2 ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı, tank boşalana kadar bir kabul tesisine deşarj edilecektir ve
- .3 tanka sonradan eklenen herhangi bir su, kural 13.2'deki deşarj standartlarına uygun olarak denize deşarj edilebilir.

7.2 Balast alma ve balast basma için operasyonel gereklilikler

7.2.1 Boşaltmadan sonra ve gerekirse bir ön yıkamadan sonra bir yük tankına balast alınabilir. Bu balastın deşarjına ilişkin prosedürler kural 13.2'de belirtilmiştir.

7.2.2 Daha önce taşınan maddenin konsantrasyonunun 1 ppm'den daha az olacağı şekilde yıkanmış bir yük tankına alınan balast, geminin en yakın kara parçasına en az 12 mil mesafede bulunması ve suyun en az 25 metre derinliğinde olması şartıyla, deşarj hızına, geminin hızına ve deşarj çıkışının konumuna bakılmaksızın denize deşarj edilebilir. 6. Lahika'da belirtilen bir ön yıkama gerçekleştirildiğinde ve tank daha sonra 1 Temmuz 1994'ten önce inşa edilen gemiler için temizleme makinesinin tam devriyle veya $k=1.0$ ile hesaplanandan daha az olmayan bir su miktarıyla yıkandığında gerekli temizlik derecesi elde edilir.

7.2.3 Temiz veya ayrılmış balastın denize deşarjı, bu Ek'in şartlarına tabi olmayacaktır.

8 Antarktika Alanındaki Deşarjlar

8.1 Antarktika Alanı, 60° G enleminin güneyindeki deniz alanı anlamına gelir.

8.2 Antarktika alanında, denize Zararlı Sıvı Maddelerin veya bu tür maddeleri içeren karışımların deşarj edilmesi yasaktır.

Kural 14

Prosedürler ve Düzenlemeler Rehberi

1 X, Y veya Z Kategorisindeki maddeleri taşımak üzere belgelendirilen her gemide, İdare tarafından onaylanmış bir Rehber bulunacaktır. Bu Rehber, bu Ek'in 4. Lahikası'na uygun standart bir formata sahip olacaktır. Kullanılan dilin İngilizce, Fransızca veya İspanyolca olmadığı uluslararası seferlere çıkan gemilerde, metne bu dillerden birine tercümesi de dahil edilecektir.

2 Rehberin temel amacı, gemi zabıtları için yük elleçleme, tank temizliği, slopların elleçlenmesi ve yük tankına balast alma ve balast basma ile ilgili olarak bu Ek'in şartlarına uymak için takip edilmesi gereken fiziksel düzenlemeleri ve tüm operasyonel prosedürleri açıklamaktır.

Kural 15

Yük kayıt defteri

- 1 Bu Ek'in geçerli olduğu her gemide, geminin resmi seyir defterinin bir parçası olarak veya başka bir şekilde, bu Ek'in 2. Lahikası'nda belirtilen formatta bir Yük Kayıt Defteri yer alacaktır.
- 2 Bu Ek'in 2. Lahikası'nda belirtilen herhangi bir operasyonun tamamlanmasından sonra, operasyon derhal Yük Kayıt Defterine kaydedilecektir.
- 3 Zararlı bir sıvı maddenin veya bu tür bir maddeyi içeren bir karışımın kazara deşarjı veya bu Ek'in 3. kuralı hükümlerine göre deşarjı durumunda, Yük Kayıt Defterine deşarjın koşulları ve nedeninin belirtildiği bir kayıt girilecektir.
- 4 Her kayıt, ilgili operasyondan sorumlu zabıt veya zabıtlar tarafından imzalanacak ve her sayfa gemi kaptanı tarafından imzalanacaktır. Zararlı Sıvı Maddeleri Dökme Halde Taşımak İçin Uluslararası Kirletmenin Önlenmesi Belgesi veya bu Ek'in 7. kuralında bahsedilen bir belgeye sahip gemiler için Yük Kayıt Defterindeki kayıtlar asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Kayıtlar, geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dilinde girildiğinde, bir anlaşmazlık veya uyuşmazlık durumunda o dilde girilen kayıtlar geçerli olacaktır.
- 5 Yük Kayıt Defteri, incelemeye hazır bir yerde tutulacak ve yedek'te çekilen insansız gemiler hariç olmak üzere, gemide tutulacaktır. Son kayıt girildikten sonra üç yıl süreyle saklanacaktır.
- 6 Sözleşme Taraflarından birinin Hükümetinin yetkili makamı, bu Ek'in geçerli olduğu herhangi bir gemideki Yük Kayıt Defterini gemi kendi limanındayken inceleyebilir, bu defterdeki herhangi bir kaydın kopyasını alabilir ve gemi kaptanından kopyanın aslına uygun bir suret olduğunu tasdik etmesini isteyebilir. Geminin Yük Kayıt Defterindeki bir kaydın aslına uygun bir kopyası olarak gemi kaptanı tarafından tasdik edilen herhangi bir kopya, kayıttaki belirtilen gerçeklerin kanıtı olarak herhangi bir adli işlemde delil olarak kabul edilecektir. Bir Yük Kayıt Defterinin incelenmesi ve yetkili makam tarafından bu paragraf uyarınca onaylı bir kopyasının alınması işlemi, geminin gereksiz yere gecikmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılacaktır.

BÖLÜM 6 - LİMAN DEVLETLERİNİN KONTROL TEDBİRLERİ

Kural 16

Kontrol tedbirleri

1 Sözleşme'ye taraf her bir devletin Hükümeti, bu kuralın uygulanması amacıyla sörveyörler görevlendirecek veya yetkilendirecektir. Sörveyörler, Örgüt tarafından oluşturulan kontrol prosedürlerine uygun olarak kontrol gerçekleştirecektir.

2 Sözleşme'ye Taraf devletin Hükümeti tarafından görevlendirilen veya yetkilendirilen bir sörveyör, bir operasyonun, Rehberin gerekliliklerine uygun olarak gerçekleştirildiğini doğruladığında veya bir ön yıkama için muafiyet tanıdığında, bu sörveyör Yük Kayıt Defterine uygun bir kayıt girecektir.

3 Zararlı Sıvı Maddeleri dökme olarak taşımak üzere belgelendirilmiş bir geminin kaptanı, bu kuralda bahsedilen operasyonlar gerçekleştirildiğinde, kural 13 ve bu kuralın hükümlerine uyulmasını ve kural 15'e göre Yük Kayıt Defterinin doldurulmasını sağlayacaktır.

4 X Kategorisinden bir madde taşınan bir tank, kural 13.6'ya göre ön yıkamaya tabi tutulacaktır. Bu operasyonların uygun kayıtları, Yük Kayıt Defterine girilecek ve bu kuralda paragraf 1'de belirtilen sörveyör tarafından onaylanacaktır.

5 Alıcı tarafın Hükümeti, gemi için gereksiz gecikmeye neden olmadan atık sudaki madde konsantrasyonunun ölçülmesinin mümkün olmadığına kanaat getirdiğinde, o Taraf, bu kuralda paragraf 1'de belirtilen sörveyörün aşağıdakileri tasdik etmesi kaydıyla, kural 13.6.3'te bahsedilen alternatif prosedürü kabul edebilir:

- .1 tank, pompa ve boru sistemlerinin boşaltılmış olması ve
- .2 bu Ek'in 6. Lahikası hükümlerine uygun olarak ön yıkamanın gerçekleştirilmiş olması ve
- .3 bu ön yıkamadan kaynaklanan tank yıkama suyunun bir kabul tesisine deşarj edilmiş olması ve tankın boş olması.

6 Gemi kaptanının talebi üzerine, alıcı Tarafın Hükümeti, kural 13.4'ün koşullarından biri karşılandığında, gemiyi kural 13'ün ilgili paragraflarında bahsedilen ön yıkama gerekliliklerinden muaf tutabilir.

7 Bu kuralın 6. paragrafında bahsedilen muafiyet, alıcı Tarafın Hükümeti tarafından, yalnızca bu Sözleşme'ye Taraf diğer Devletlerin yetkisi altındaki limanlara veya terminallere sefer yapan bir gemiye tanınabilir. Bu tür bir muafiyet tanıdığında, Yük Kayıt Defterine uygun bir kayıt girilecek ve kayıt bu kuralda paragraf 1'de belirtilen sörveyör tarafından onaylanacaktır.

8 Boşaltma işlemi, bu Ek'in 5. Lahikası esas alınarak İdareler tarafından onaylanan tanka ilişkin pompalama koşullarına uygun olarak gerçekleştirilmezse, gemideki yük kalıntıları kural 12'de belirtilen miktarlara indirmek için bu kuralın 1. paragrafında belirtilen sözveyörün kabul edeceği alternatif önlemler alınabilir. Yük Kayıt Defterine uygun kayıtlar girilecektir.

9 *Operasyonel gerekliliklere dair olarak Liman Devletinin kontrolü*

9.1 Bir gemi, başka bir Taraf devletin limanındayken, kaptan veya mürettebatın Zararlı Sıvı Maddelerden kaynaklanabilecek kirliliğin önlenmesi ile ilgili temel gemi prosedürlerine aşına olmadığına inanmak için yeterli nedenlerin olduğu durumlarda, bu Ek kapsamındaki operasyonel gerekliliklerle ilgili olarak bu Tarafça usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş görevliler tarafından denetime tabi tutulur.

9.2 Bu kuralın 9.1 paragrafında belirtilen durumlarda Taraf, durum bu Ek'in gerekliliklerine uygun olarak düzeltilene kadar geminin denize açılmamasını sağlayacak adımları atacaktır.

9.3 Bu Sözleşme'nin 5. maddesinde öngörülen liman devleti kontrolüne ilişkin prosedürler bu kural için geçerlidir.

9.4 Bu kuraldaki hiçbir unsur, bu Sözleşmede özel olarak öngörülen operasyonel gereklilikler üzerinde kontrol ve denetim gerçekleştiren bir Tarafın hak ve yükümlülüklerini sınırlandırarak şekilde yorumlanamaz.

BÖLÜM 7 - ZARARLI SIVI MADDELERİ İÇEREN BİR OLAYDAN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ

Kural 17

Zararlı Sıvı Maddeler için deniz kirliliği acil durum planı

1 Zararlı Sıvı Maddeleri dökme olarak taşımak üzere belgelendirilmiş 150 groston ve üzeri her gemi, İdare tarafından onaylanmış Zararlı Sıvı Maddelere ilişkin deniz kirliliği acil durum planı bulunduracaktır.

2 Böyle bir plan, Örgüt tarafından hazırlanan ve bir çalışma dilinde veya kaptan ve zabıtlar tarafından anlaşılabilir dillerde yazılan Rehberine dayalı olacaktır. Plan asgari olarak aşağıdakileri içerecektir:

1. Örgüt tarafından hazırlanan Rehberlere dayalı olarak bu Sözleşme'nin 8. maddesi ve I. Protokolünde öngörüldüğü şekilde, Zararlı Sıvı Maddelerden kaynaklanan bir kirlilik olayını bildirmek için kaptan veya gemiden sorumlu diğer kişiler tarafından izlenecek prosedür;
2. Zararlı Sıvı Maddelerden kaynaklanan bir kirlilik olayı olması durumunda irtibata geçilecek makamların veya kişilerin listesi;
3. Olay sonrasında, Zararlı Sıvı Maddelerin deşarjını azaltmak veya kontrol etmek için gemideki kişiler tarafından derhal alınması gereken önlemin ayrıntılı bir açıklaması ve
4. Kirlilik ile mücadelede ulusal ve yerel makamlarla gemideki eylemleri koordine etmeye yönelik prosedürler ve gemideki irtibat görevlisi.

3 Sözleşme'nin Ek I'indeki 37. kuralın da geçerli olduğu gemilerde, bu plan, Sözleşme'nin Ek I'indeki 37. kural kapsamında öngörülen petrol kirliliği acil durum planı ile birleştirilebilir. Bu durumda bu planın adı "Gemide deniz kirliliği acil durum planı" olacaktır.

BÖLÜM 8 – ATIK KABUL TESİSLERİ

Kural 18

Atık Kabul tesisleri ve yük boşaltma terminali düzenlemeleri

1 Sözleşme'nin Taraf devletlerin her birinin Hükümeti, limanlarını, terminallerini veya onarım limanlarını kullanan gemilerin ihtiyaçlarına göre atık kabul tesislerinin aşağıdaki şekilde sağlanmasını taahhüt eder:

- .1 Gemilerin yük elleçleme operasyonlarının yürütüldüğü limanlar ve terminaler, ilgili gemiler için gereksiz gecikmeye neden olmadan, bu Eke uygunluktan kaynaklanan Zararlı Sıvı Madde kalıntılarını içeren karışımların ve kalıntıların alınması için yeterli tesislere sahip olacaktır.
- .2 NLS tankerlerinin onarımını üstlenen gemi onarım limanları, o limana uğrayan gemilere Zararlı Sıvı Maddeler içeren kalıntı ve karışımların alınması için yeterli tesisler sağlayacaktır.

2 Her bir Taraf Devletin Hükümeti, kendi topraklarındaki her bir yük yükleme ve boşaltma limanı, terminal ve gemi onarım limanında bu kuralın 1. paragrafı kapsamında sağlanan tesislerin türlerini belirleyecek ve Örgüte bildirecektir.

3 Kıyıları herhangi bir özel alana komşu olan Sözleşme Taraf devletlerinin Hükümetleri, bu kuralın 1. paragrafının gerekliliklerinin yerine getirileceği ve bu alanla ilgili olarak 13. kuralın ilgili paragraflarındaki şartların geçerlilik kazanacağı bir tarihi ortaklaşa belirleyecek ve bu şekilde belirlenen tarihi bu tarihten en az altı ay önce Örgüte bildirecektir. Örgüt de daha sonra bu tarihi tüm Tarafalara derhal bildirecektir.

4 Sözleşme'nin Taraf devletlerinden her birinin Hükümeti, yük boşaltma terminallerinde, Zararlı Sıvı Maddeler boşaltan gemilerin yük tanklarının boşaltılmasını kolaylaştıracak düzenlemeler sağlanmasını taahhüt edecektir. Terminalde bu maddeleri boşaltan gemilerden alınan, içerisinde Zararlı Sıvı Maddeleri bulunan terminalin yük hortumları ve boru sistemleri gemiye geri tahliye edilmeyecektir.

5 Tarafardan her biri, bu kuralın 1. paragrafı kapsamında öngörülen tesislerin veya bu kuralın 3. paragrafı kapsamında öngörülen düzenlemelerin yetersiz olduğunun iddia edildiği herhangi bir durumu ilgili Tarafalara iletilmek üzere Örgüte bildirecektir.

EK II'NİN LAHİKALARI

LAHİKA 1

ZARARLI SIVI MADDELERİN KATEGORİLERE AYRILMASINA İLİŞKİN YÖNERGELER

Ürünler, aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi ortaya çıkan GESAMP Tehlike Profiline yansıttığı ürün özelliklerinin değerlendirilmesine dayalı olarak Kirlilik Kategorilerine atanır:

Kural	A1 Biyolojik birikme	A2 Biyolojik bozunma	B1 Akut toksikite	B2 Kronik toksikite	D3 Uzun vadeli sağlık etkileri	E2 Deniz yaban hayatı ve bentik habitatlar üzerindeki etkiler	Kat.
1			≥ 5				X
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		0 değil			
9				≥ 1			
10						Fp, F veya S İnorganik değilse	
11					CMRTNI		
12	1-11 arasındaki kurallar ve kural 13 kriterlerini karşılamayan herhangi bir ürün						Z
13	Tüm ürünler şu şekilde tanımlanır: A1 sütununda ≤ 2 ; A2 sütununda R; D3 sütununda boş; E2 sütununda Fp, F veya S olmayan (organik değilse) ve GESAMP Tehlike Profiline diğer tüm sütunlarında 0 (sıfır)						DM

Revize edilmiş GESAMP Tehlike Değerlendirme Prosedürünün kısaltılmış lejanti

A ve B Sütunları - Su Ortamı					
	A		B		
	Biyolojik Birikme ve Biyolojik Bozunma		Su Toksikitesi		
Sayısal Derecelendirme	A 1- Biyolojik Birikme		A 2- Biyolojik Bozunma	B 1- Akut Toksikite	B 2- Kronik Toksikite
	log Pow	BCF		LC/EC/IC ₅₀ (mg/l)	NOEC (mg/l)
0	<1 veya >yak. 7	ölçülebilir değil	R: biyolojik olarak kolayca bozunabilir NR: biyolojik olarak kolayca bozunamaz	>1000	>1
1	≥1 - <2	≥1 - <10		>100 - ≤1000	>0,1 - ≤1
2	≥2 - <3	≥10 - <100		>10 - ≤100	>0,01 - ≤0,1
3	≥3 - <4	≥100 - <500		>1 - ≤10	>0,001 - ≤0,01
4	≥4 - <5	≥500 - <4000		>0,1 - ≤1	≤0,001
5	≥5	≥4000		>0,01 - ≤0,1	
6				≤0,01	

C ve D Sütunları - İnsan Sağlığı (Memeliler için toksik etkiler)						
	C			D		
	Akut Memeli Toksikitesi			Tahriş, Aşındırma ve Uzun vadeli sağlık etkileri		
Sayısal Derecelendirme	C 1	C 2	C 3	D 1	D 2	D3-
	Oral Toksikite LD ₅₀ (mg/kg)	Perkütan Toksikite LD ₅₀ (mg/kg)	Solun Toksikitesi LC ₅₀ (mg/l)	Cilt tahrişi ve aşınması	Göz tahrişi ve aşınması	Uzun vadeli sağlık etkileri
0	>2000	>2000	>20	tahriş edici değil	tahriş edici değil	C - Kanserojen M - Mutajenik R - Reprrotoksik S - Hassaslaştırıcı A - Aspirasyon teh. T - Hedef organ sistemik toksisitesi L - Akciğer yaralanması N - Nörotoksik I - İmmünotoksik
1	>300 - ≤2000	>1000 - ≤2000	>10 - ≤20	hafif tahriş edici	hafif tahriş edici	
2	>50 - ≤300	>200 - ≤1000	>2 - ≤10	tahriş edici	tahriş edici	
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0,5 - ≤2	3 Ciddi derecede tahriş edici veya aşındırıcı 3A Aşım. (≤4 saat) 3B Aşım. (≤1 saat) 3C Aşım. (≤3 dak.)	ciddi derecede tahriş edici	
4	≤5	≤50	≤0,5			

E sütunu			Denizin Diğer Kullanımlarına Yönelik Müdahaleler	
E 1 Bozucu	E 2* Yaban hayatı ve bentik habitatlar üzerindeki fiziksel etkiler	E 3 Kıyı Tesislerine Müdahale		
		Sayısal Derecelendirme	Açıklama ve Eylem	
NT: bozucu değil (test edildi) T: boyama testi pozitif	Ep: Kalıcı Yüzer Madde E: Yüzer Madde S: Batan Maddeler	0	müdahale yok uyarı yok	
		1	biraz sakıncalı uyarı, tesisin kapatılması gerekmez	
		2	orta derecede sakıncalı tesisin olası kapanması	
		3	son derece sakıncalı tesisin kapatılması	

* Bu sütunlar Kirlilik Kategorilerini tanımlamak için kullanılır.

LAHİKA 2

ZARARLI SIVI MADDELERİ DÖKME OLARAK TAŞIYAN GEMİLER İÇİN YÜK KAYIT DEFTERİNİN ŞEKLİ

ZARARLI SIVI MADDELERİ DÖKME OLARAK TAŞIYAN GEMİLER İÇİN YÜK KAYIT DEFTERİ

Geminin adı.....

Ayırt edici rakam veya harfler.....

IMO numarası.....

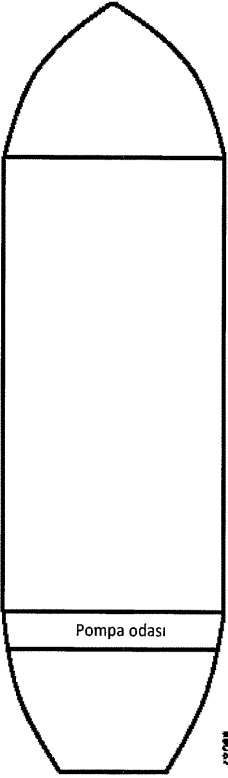
Gros tonajı.....

.....'den'e kadar olan
dönem

Geminin adı.....

Ayrırt edici rakam veya harfler.....

YÜK VE SLOP TANKLARIN PLAN GÖRÜNÜMÜ
(gemide doldurulacak)



Tankların adı	Kapasite

(Her bir tankın kapasitesini metreküp olarak belirtin.)

GİRİŞ

Aşağıdaki sayfalarda, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78) Ek II'nin 15.2 sayılı kuralına göre tank bazında Yük Kayıt Defterine kaydedilmesi gereken yük ve balast operasyonlarının kapsamlı bir listesi gösterilmektedir. Unsurlar, her biri bir harfle gösterilen operasyonel bölümlere ayrılmıştır.

Yük Kayıt Defterine kayıt girilirken tarih, operasyon kodu ve unsur numarası uygun sütunlara yazılacak ve gerekli bilgiler kronolojik olarak boş alanlara kaydedilecektir.

Tamamlanan her operasyon, sorumlu zabıt veya zabıtlar tarafından ve varsa geminin boşaltma yaptığı Devletin yetkili makamı tarafından yetkilendirilmiş bir sömreyör tarafından imzalanacak ve tarih atılacaktır. Doldurulan her sayfa gemi kaptanı tarafından imzalanacaktır.

Kaydedilecek unsurların listesi

Tüm madde Kategorilerini içeren operasyonlar için kayıtların girilmesi gerekir.

(A) Yükün yüklenmesi

- 1 Yükleme yeri.
- 2 Tankları, maddelerin adını ve Kategorileri tanımlayın.

(B) İç yük aktarımı

- 3 Aktarılan yüklerin adı ve kategorisi.
- 4 Tankların kimliği:
 - .1 Alınan tank :
 - .2 Aktarılan tank :
- 5 4.1'deki tanklar boşaltıldı mı?
- 6 Cevap hayırsa, tanklarda kalan miktar.

(C) Yükün boşaltılması

- 7 Boşaltma yeri.
- 8 Boşaltılan tankların kimliği.
- 9 Tanklar boşaltıldı mı?
 - .1 Cevap evet ise, boşaltma ve sıyırma prosedürünün geminin Prosedürler ve Düzenlemeler Rehberine (yani meyil, trim, sıyırma sıcaklığı) uygun olarak gerçekleştirildiğini teyit edin.
 - .2 Cevap hayırsa, tanklarda kalan miktar.
- 10 Geminin Prosedür ve Düzenlemeler Rehberi, daha sonra atık kabul tesislerine verilmek üzere bir ön yıkama yapılmasını gerektiriyor mu?
- 11 Pompalama ve/veya süzdürme sisteminin arızası:
 - .1 arızanın zamanı ve niteliği;
 - .2 arızanın nedenleri;
 - .3 sistemin devreye alındığı zaman.

(D) Geminin Prosedür ve Düzenlemeler Rehberine göre zorunlu ön yıkama

- 12 Tankları, maddeleri ve Kategorileri tanımlayın.
- 13 Yıkama yöntemi:
- .1 tank başına temizleme makinesi sayısı;
 - .2 yıkama/yıkama döngülerinin süresi;
 - .3 sıcak/soğuk yıkama.
- 14 Ön yıkama slooplarının aktarıldığı yer:
- .1 boşaltma limanındaki kabul tesisi (limanı belirtin)*;
 - .2 başka bir kabul tesisi (limanı belirtin)*.

(E) Zorunlu ön yıkama haricinde yük tanklarının temizliği (diğer ön yıkama işlemleri, son yıkama, havalandırma vb.)

- 15 Zamanı belirtin, tankları, maddeleri ve Kategorileri tanımlayın ve şunları belirtin:
- .1 kullanılan yıkama prosedürü;
 - .2 temizlik maddeleri (maddeleri ve miktarlarını belirtin);
 - .3 kullanılan havalandırma prosedürü (kullanılan fan sayısını, havalandırma süresini belirtin).
- 16 Aktarılan tank yıkama suları:
- .1 denizin içine;
 - .2 atık kabul tesisine (limanı belirtin)*.
 - .3 sloop toplama tankına (tankı tanımlayın).

(F) Tank yıkama sularının denize deşarjı

- 17 Tankları tanımlayın:
- .1 Tankların temizliği sırasında tank yıkama suları deşarj edildi mi? Eğer öyleyse hangi hızda?
 - .2 Tank yıkama suları sloop toplama tankından deşarj edildi mi? Eğer öyleyse, deşarj miktarını ve hızını belirtin.

* Geminin kaptanları, mavnalar ve tankerler içeren kabul tesislerinin işletmecisinden, aktarımın zaman ve tarihi ile birlikte aktarılan tank yıkama suyu miktarını belirttiği bir makbuz veya belge almalıdır. Bu makbuz veya belge, yük kayıt defteri ile birlikte muhafaza edilmelidir.

- 18 Pompalamanın başladığı ve durduğu saat.
- 19 Deşarj sırasında geminin hızı.
- (G) Yük tanklarına balast alınması**
- 20 Balast alınan tankların kimliği.
- 21 Balast alma başlangıç saati.
- (H) Yük tanklarından balast suyunun deşarjı**
- 22 Tankların kimliği.
- 23 Balast deşarjı:
.1 denizin içine;
.2 atık kabul tesislerine (limanı belirtin)*.
- 24 Balast deşarjının başladığı ve durduğu saat.
- 25 Deşarj sırasında geminin hızı.
- (İ) Kazara veya diğer istisnai deşarj**
- 26 Gerçekleşme saati.
- 27 Yaklaşık miktar, maddeler ve Kategoriler.
- 28 Deşarj veya kaçak koşulları ve genel açıklamalar.
- (J) Yetkili sörvyörler tarafından kontrol**
- 29 Limanı belirtin.
- 30 Karaya deşarj edilen tankları, maddeleri ve Kategorilerini belirtin.
- 31 Tanklar, pompalar ve boru sistemleri boşaltıldı mı?
- 32 Geminin Prosedür ve Düzenlemeler Rehberine göre bir ön yıkama yapıldı mı?
- 33 Ön yıkamadan kaynaklanan tank yıkama suları karaya deşarj edildi mi ve tank boş mu?
- 34 Zorunlu ön yıkama için muafiyet tanınmıştır.
- 35 Muafiyet gerekçeleri.

* Geminin kaptanları, mavnalar ve tankerler içeren kabul tesislerinin işletmecisinden, aktarımın zaman ve tarihi ile birlikte aktarılan tank yıkama suyu miktarının belirtildiği bir makbuz veya belge almalıdır. Bu makbuz veya belge, yük kayıt defteri ile birlikte muhafaza edilmelidir.

- 36 Yetkili sömreyörün adı ve imzası.
- 37 Sömreyörün çalıştığı kurum, şirket, kamu kuruluşu.
- (K) Ek operasyonel prosedürler ve açıklamalar**

LAHİKA 3

ZARARLI SIVI MADDELERİ DÖKME HALDE TAŞIMAK İÇİN ULUSLARARASI KİRLENMENİN ÖNLENMESİ BELGESİ FORMATI*

ZARARLI SIVI MADDELERİ DÖKME HALDE TAŞIMAK İÇİN ULUSLARARASI KİRLENMENİN ÖNLENMESİ BELGESİ

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)

Yetkili:.....
(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri

Geminin adı.....

Ayırt edici rakam veya harfler.....

IMO numarası†.....

Tescil limanı.....

Gros tonajı.....

* NLS Belgesi asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Kayıtlar, geminin bayrağını taşıma hakkına sahip olduğu Devletin resmi dilinde girildiğinde, bir anlaşmazlık veya uyuşmazlık durumunda o dilde girilen kayıtlar geçerli olacaktır.

† Örgüt tarafından A.600(15) sayılı kararla kabul edilen IMO Gemi Kimlik Numarası Planına bakınız.

BU BELGE AŞAĞIDAKİLERİ TASDİK EDER:

- 1 Gemi, Sözleşme Ek II'deki 8. kuralın gerekliliklerine uygun olarak sörfeye tabi tutulmuştur.
- 2 Sörfey sonucunda, geminin yapısının, ekipmanlarının, sistemlerinin, donanımlarının, düzenlemelerinin ve malzemelerinin ve bunların durumunun her bakımdan yeterli olduğu ve geminin Sözleşme Ek II'deki gerekliliklere uygun olduğu anlaşılmıştır.
- 3 Sözleşme Ek II'deki 14. kuralda öngörüldüğü şekilde gemide bir Prosedür ve Düzenlemeler Rehberi yer almaktadır ve Rehberde belirtilen geminin düzenleme ve ekipmanları her bakımdan yeterli düzeydedir.
- 4 Gemi, MARPOL 73/78 Ek II'nin ilgili tüm hükümlerine uyulması koşuluyla, aşağıdaki Zararlı Sıvı Maddelerin dökme olarak taşınmasına ilişkin Ek II gerekliliklerini karşılamaktadır.

Zararlı Sıvı Maddeler	Taşıma koşulları (tank numaraları vb.)	Kirlilik Kategorisi

Devamı ek imzalı ve tarihli çizelgelerde yer almaktadır.

Bu belge, Sözleşme Ek II kural 8 uyarınca gerçekleştirilecek sörfeylere tabi olarak..... tarihine kadar geçerlidir.

Bu belgenin dayanağı olan sörfeyin tamamlanma tarihi: (gg/aa/yyyy):

Verildiği yer.....

(Belgenin verildiği yer)

(Veriliş tarihi)

(Belgeyi düzenleyen yetkilinin imzası)

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERE İLİŞKİN ONAY

Sözleşme Ek II'deki kural 8 uyarınca yapılan bir sömveyde, geminin Sözleşme'nin ilgili gerekliliklerine uygun bulunduğu TAsDİK EDİLMİŞTİR:

Yıllık sömvey: İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık*/Ara sömvey*: İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık*/Ara sömvey*: İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık sömvey: İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

KURAL 10.8.3 UYARINCA YILLIK/ARA SÖRVEY

Sözleşme Ek II kural 10.8.3 uyarınca gerçekleştirilen bir yıllık/ara söurveyde*, geminin Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun bulunduğu TASDİK EDİLMİŞTİR:

İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

KURAL 10.3'ÜN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA, 5 YILDAN DAHA KISA BİR SÜRE İÇİN GEÇERLİ OLAN BELGELERİN UZATILMASINA İLİŞKİN ONAY

Gemi, Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun olup bu belge, Sözleşme Ek II kural 10.3'e göre..... (gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

YENİLEME SÖRVEYİNİN TAMAMLANDIĞI VE KURAL 10.4'ÜN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA ONAYLAMA

Gemi, Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun olup bu belge, Sözleşme Ek II kural 10.4'e göre..... (gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Uygun durumda siliniz.

**BELGENİN GEÇERLİLİĞİNİN SÖRVEYİN YAPILACAĞI LİMANA ULAŞINCAYA KADAR
VEYA KURAL 10.5 VEYA 10.6'NIN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA BİR EK SÜRE
BOYUNCA UZATILMASINA İLİŞKİN ONAY**

Bu belge, Sözleşme Ek II kural 10.5 veya 10.6' uyarınca (gg/aa/yyyy)
tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

**KURAL 10.8'İN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA YIL DÖNÜMÜ
TARİHİNİN İLERİYE ALINMASINA İLİŞKİN ONAY**

Sözleşme Ek II kural 10.8'e göre, yeni yıl dönümü
tarihi.....(gg/aa/yyyy) olarak belirlenmiştir.

İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Sözleşme Ek II kural 10.8'e göre, yeni yıl dönümü
tarihi.....(gg/aa/yyyy) olarak belirlenmiştir.

İmza:
(Yetkilinin imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

-
- Uygun durumda siliniz.

EK 4

PROSEDÜRLER VE DÜZENLEMELER REHBERİ İÇİN STANDART FORMAT

- Not 1:* Format, standart bir giriş kısmından ve her bölümün başındaki paragrafların dizininden oluşur. Bu standart kısım, her geminin Rehberinde yer alacaktır. Ardından, ilgili gemi için hazırlanan her bölümün içeriği sunulacaktır. Bir bölümün geçerli olmadığı durumlarda, standart formatın gerektirdiği numaralandırmada herhangi bir bozulmaya yol açmayacak şekilde "Uygulanabilir değil" ifadesi girilecektir. Standart formatın paragraflarının *italik* olarak basıldığı durumlarda, o gemi için gerekli bilgiler açıklanacaktır. Tasarım, sektör ve taşınması amaçlanan yüklerin farklı olması nedeniyle içerik gemiden gemiye değişiklik gösterir. Metnin italik yazılmadığı durumlarda, standart formattaki bu metin herhangi bir değişiklik yapılmadan Rehberde kopyalanacaktır.
- Not 2:* İdare, bu Standart Formatta belirtilenlere ek olarak bilgi ve operasyonel talimatlar talep ederse veya kabul ederse, bunlar Rehberdeki Ek D'ye dahil edilecektir.

STANDART FORMAT

MARPOL 73/78 EK II PROSEDÜRLER VE DÜZENLEMELER REHBERİ

Geminin adı:

Ayırt edici rakam veya harfler:

IMO numarası

Tescil limanı:

İdarenin onay damgası:

GİRİŞ

1 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (buradan itibaren MARPOL 73/78 olarak anılacaktır), zararlı maddelerin veya bu maddeleri içeren atık suların gemilerden denize deşarjıyla deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi için oluşturulmuştur. Bu amaca ulaşmak için MARPOL 73/78, altı ana zararlı madde grubunun gemilerde elleçlenmesi ve denize deşarj edilmesi veya atmosfere salınmasına ilişkin ayrıntılı kuralların yer aldığı altı Ek içerir: Ek I (Madeni yağlar), Ek II (Dökme olarak taşınan Zararlı Sıvı Maddeler), Ek III (Ambalajlı Olarak Taşınan Zararlı Maddeler), Ek IV (Pis Su), Ek V (Çöp) ve Ek VI (Hava Kirliliği).

2 MARPOL 73/78 Ek II'deki (buradan itibaren Ek II olarak anılacaktır) kural 13, her Kategori için belirlenen kriterlerin karşılanmasını sağlamak için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından oluşturulan standartlara dayalı prosedürler ve düzenlemeler de dahil olmak üzere belirtilen koşullara uygunluğun sağlanması haricinde, X, Y veya Z Kategorilerindeki Zararlı Sıvı Maddelerin veya balast suyunun, tank yıkama sularının veya bu tür maddeleri içeren diğer kalıntı veya karışımların denize deşarj edilmesini yasaklar.

3 Ek II'de, Zararlı Sıvı Maddelerin dökme halde taşınması için belgelendirilmiş her gemide, buradan itibaren Rehber olarak anılacak olan bir Prosedür ve Düzenlemeler Rehberinin yer alması öngörülmektedir.

4 Bu Rehber, Ek II'nin 4. Lahikası'na uygun olarak yazılmıştır ve deniz çevresi bakımından yük tanklarının temizliği ile ilgili hususları ve bu işlemlerden kaynaklanan kalıntı ve karışımların deşarjı ile ilgili hususları içerir. Bu Rehber bir emniyet kılavuzu değildir ve özellikle emniyet tehlikelerini değerlendirmek için diğer yayınlara atıfta bulunulacaktır.

5 Rehberin amacı, gemi zabıtları için yük elleçleme, tank temizliği, slop elleçleme, kalıntı deşarjı, balast alma ve balast basma ile ilgili olarak Ek II'nin şartlarına uygunluk için takip edilmesi gereken fiziksel düzenlemeleri ve tüm operasyonel prosedürleri açıklamaktır.

6 Ayrıca, bu Rehber, geminin Yük Kayıt Defteri ve Ek II* kapsamında düzenlenen belge ile birlikte, bu geminin Ek II'nin gerekliliklerine tam olarak uymasını sağlamak için İdareler tarafından kontrol amacıyla kullanılacaktır.

7 Kaptan, bu Rehberde yer alan operasyonel prosedürlere tam olarak uygun şekilde gerçekleştirilmediği sürece yük kalıntılarının veya X, Y veya Z Kategorilerinden maddeleri içeren kalıntı/su karışımlarının denize deşarj edilmemesi sağlayacaktır.

8 Bu Rehber İdare tarafından onaylanmıştır ve İdarenin önceden onayı alınmadan rehberin herhangi bir bölümünde herhangi bir değişiklik veya revizyon yapılmayacaktır.

* Yalnızca ilgili gemiye verilen Belgeyi ekleyin; yani, Zararlı Sıvı Maddelerin dökme olarak taşınması için Uluslararası Kirlilik Önleme Belgesi veya Tehlikeli Kimyasalların Dökme Olarak Taşınması için Uygunluk Belgesi veya Tehlikeli Kimyasalların Dökme Olarak Taşınması için Uluslararası Uygunluk Belgesi.

BÖLÜM DİZİNİ

- 1 MARPOL 73/78, Ek II'nin başlıca özellikleri
- 2 Geminin ekipman ve düzenlemelerinin açıklaması
- 3 Yük boşaltma prosedürleri ve tank süzdürme
- 4 Yük tanklarının temizlenmesi, kalıntıların deşarjı, balast alma ve balast basma ile ilgili prosedürler
- 5 Bilgi ve Prosedürler

BÖLÜM 1 - MARPOL 73/78, Ek II'nin başlıca özellikleri

1.1 Ek II'nin gereklilikleri, Zararlı Sıvı Maddeleri dökme halde taşıyan tüm gemiler için geçerlidir. Deniz çevresine zarar verme tehdidi oluşturan maddeler X, Y ve Z olmak üzere üç kategoriye ayrılır. X Kategorisi'ndeki maddeler deniz ortamı için en büyük tehdidi oluşturanlar, Z Kategorisi ise en küçük tehdit oluşturan maddelerdir.

1.2 Ek II, deşarjın her Kategori için ayrıntılı olarak belirtilen koşullar altında yapıldığı durumlar dışında, bu kategorilerdeki maddeleri içeren herhangi bir atık suyun denize deşarjını yasaklar. Bu koşullar, uygulanabilir olduğunda aşağıdaki gibi parametreleri içerir:

- .1 tank başına denize deşarj edilebilecek maksimum madde miktarı;
- .2 deşarj sırasında geminin hızı;
- .3 deşarj sırasında en yakın kara parçasına asgari mesafe;
- .4 deşarj sırasında denizdeki asgari su derinliği ve
- .5 deşarjın su hattının altından gerçekleştirilmesine ilişkin gereklilik.

1.3 "Özel alan" olarak tanımlanan belirli deniz alanları için daha katı deşarj kriterleri geçerlidir. Ek II kapsamında özel alan Antarktika bölgesidir.

1.4 Ek II'de, X, Y ve Z Kategorisindeki maddelerinin taşınması için belirlenen her tankın boşaltmadan sonra Ek'te verilen miktarı aşan miktarlarda kalıntı içermemesini sağlamak için her gemide pompalama ve boru tesisatı mekanizmalarının yer alması öngörülmektedir. Bu maddelerin taşınması amaçlanan her tank için kalıntı miktarının bir değerlendirmesi yapılmalıdır. Değerlendirildiği şekliyle kalıntı miktarının Ek'te belirtilen miktardan az olduğu durumlarda, bir tankta X, Y veya Z Kategorilerindeki maddelerin taşınması onaylanabilir.

1.5 Yukarıda belirtilen koşullara ek olarak, Ek II'de yer alan önemli gerekliliklerden biri, belirli yük kalıntılarının deşarj işlemlerinin ve belirli tank temizleme ve havalandırma işlemlerinin yalnızca onaylanmış prosedür ve düzenlemelere uygun olarak gerçekleştirilebilmesidir.

1.6 Paragraf 1.5'in gerekliliklerinin karşılanmasını sağlamak için, bu Rehber, bölüm 2'de geminin ekipman ve düzenlemelerinin tüm ayrıntılarını, bölüm 3'te yük boşaltma ve tank boşaltma operasyon prosedürlerini ve bölüm 4'te, geminin taşımak üzere belgelendirildiği maddeler için geçerli olabilecek, yük kalıntılarının deşarjı, tank yıkama, slops toplama, balast alma ve balast basma işlemlerine ilişkin prosedürleri içerir.

1.7 Bu Rehberde belirtilen prosedürler izlenerek, geminin MARPOL 73/78 Ek II'nin ilgili tüm gerekliliklerine uyması sağlanacaktır.

BÖLÜM 2 - Geminin ekipman ve düzenlemelerinin açıklaması

2.1 Bu bölüm, mürettebatın bölüm 3 ve 4'te belirtilen operasyonel prosedürleri izlemesini sağlamak için gerekli olan gemi ekipman ve düzenlemelerinin tüm ayrıntılarını içerir.

2.2 Geminin genel düzeni ve yük tanklarının açıklanması

Bu bölüm, yük tanklarının ana özellikleri ve konumları ile birlikte geminin yük alanının kısa bir açıklamasını içerecektir.

Bölümde, geminin genel düzenini gösteren ve yük tanklarının ve ısıtma mekanizmalarının konumunu ve numaralarını gösteren devre çizimleri veya şematik çizimler yer alacaktır.

2.3 Yük pompalama ve boru tesisatı düzenlemeleri ile sıyırma sisteminin açıklaması

Bu bölüm, yük pompalama ve boru tesisatı düzenlemeleri ile sıyırma sisteminin bir açıklamasını içerecektir. Aşağıdakileri gösteren devre çizimleri veya şematik çizimler sunulacak ve gerektiğinde açıklama metinleriyle desteklenecektir:

- .1 çap bilgileriyle yük boru tesisatı düzenlemeleri;
- .2 pompa kapasitesi bilgileriyle yük pompalama düzenlemeleri;
- .3 çap bilgileriyle süzdürme sisteminin boru tesisatı düzenlemeleri;
- .4 pompa kapasitesi bilgileriyle süzdürme sisteminin pompalama düzenlemeleri;
- .5 her yük tankının içindeki yük devrelerinin ve süzdürme devrelerinin emme noktalarının konumu;
- .6 bir emme kuyusu varsa, konumu ve kübik kapasitesi;
- .7 devre tahliyesi ve süzdürme veya üfleme düzenlemeleri ve
- .8 varsa, hat üfleme için gereken azot veya hava miktarı ve basıncı.

2.4 Balast tanklarının ve balast pompalama ve boru tesisatı düzenlemelerinin açıklaması

Bu bölüm, balast tanklarının ve balast pompalama ve boru tesisatı düzenlemelerinin bir açıklamasını içerecektir.

Aşağıdakileri gösteren devre çizimleri veya şematik çizimler ve tablolar sunulacaktır:

- .1 Balast tankları olarak kullanılacak yük tanklarını ve ayrılmış balast tanklarının kapasiteleri (metreküp) ile birlikte gösteren genel bir düzen;
- .2 balast boru tesisatı düzeni;
- .3 balast tankları olarak da kullanılabilen yük tankları için pompalama kapasitesi ve

.4 *balast boru tesisatı düzenlemeleri ve su altı çıkış sistemi arasındaki tüm bağlantılar.*

2.5 İlgili pompalama ve boru tesisatı düzenlemeleri ile özel özel tanklarının açıklaması

Bu bölüm, varsa, ilgili pompalama ve boru tesisatı düzenlemeleriyle birlikte özel slop tank(lar)ının bir açıklamasını içerecektir. Aşağıdakileri gösteren devre çizimleri veya şematik çizimler sunulacaktır:

- .1 *kapasiteleri ile birlikte hangi özel slop tanklarının sağlandığı;*
- .2 *boru çap bilgileriyle birlikte özel slop tanklarının pompalama ve boru tesisatı düzenlemeleri ve bunların su altı deşarj çıkışı ile bağlantıları.*

2.6 Zararlı Sıvı Maddeler içeren atık sular için su altı deşarj çıkışının açıklaması

Bu bölüm, su altı deşarj çıkışının (veya çıkışlarının) konumu ve maksimum akış kapasitesi ile bu çıkışa yük tanklarından ve slop tanklarından yapılan bağlantılar hakkında bilgi içerecektir. Aşağıdakileri gösteren devre çizimleri veya şematik çizimler sunulacaktır:

- .1 *su altı deşarj çıkışlarının yeri ve sayısı;*
- .2 *su altı deşarj çıkışına bağlantılar;*
- .3 *su altı deşarj çıkışları ile ilgili olarak tüm deniz suyu girişlerinin konumu.*

2.7 Akış hızını gösteren ve kaydeden cihazların açıklaması

Silinmiştir

2.8 Yük tankı havalandırma sisteminin açıklaması

Bu bölüm, yük tankı havalandırma sisteminin bir açıklamasını içerecektir.

Aşağıdakileri gösteren devre çizimleri veya şematik çizimler ve tablolar sunulacak ve gerektiğinde açıklama metinleriyle desteklenecektir:

- .1 *geminin taşımak üzere belgelendirildiği, havalandırma ile temizlenmesi uygun olan, 20°C'de 5 kPa'nın üzerinde buhar basıncına sahip, Rehberde paragraf 4.4.10'da listelenen Zararlı Sıvı Maddeler;*
- .2 *havalandırma boruları ve fanlar;*
- .3 *havalandırma açıklıklarının konumu;*
- .4 *yük tankının tabanını ve tüm kısımlarını yeterince havalandırmak için havalandırma sisteminin minimum akış hızı;*
- .5 *havalandırma etkileyen tank içindeki yapıların konumu;*

- .6 yük boru hattı sistemini, pompaları, filtreleri vb. havalandırma yöntemi ve
- .7 tankın kuru olmasını sağlamak için kullanılan araç ve yöntemler.

2.9 Tank yıkama düzenlemelerinin ve yıkama suyu ısıtma sisteminin açıklaması

Bu bölüm, yük tankı yıkama düzenlemelerinin, yıkama suyu ısıtma sisteminin ve gerekli tüm tank yıkama ekipmanlarının bir açıklamasını içerecektir.

Aşağıdakileri gösteren devre çizimleri veya şematik çizimler ve tablolar veya diyagramlar sunulacaktır:

- .1 boru çap bilgileri ile birlikte tank yıkama işlemlerinde kullanılan boru tesisatı düzenlemeleri;
- .2 kapasite ve basınç derecesi bilgileri ile birlikte tank temizleme makinelerinin tipi;
- .3 aynı anda çalışabilen maksimum tank temizleme makinesi sayısı;
- .4 yük tankının yıkanması için güverte açıklıklarının konumu;
- .5 yük tankı duvarlarının tam olarak yıkama kapsamında olmasını sağlamak için gereken temizleme makinelerinin sayısı ve yerleri;
- .6 kurulu ısıtma ekipmanları ile 60°C'ye kadar ısıtılabilen maksimum yıkama suyu kapasitesi ve
- .7 60°C'de aynı anda çalıştırılabilen maksimum tank temizleme makinesi sayısı.

BÖLÜM 3 - Yük boşaltma prosedürleri ve tank süzdürme

3.1 Bu bölüm, Ek II'nin gerekliliklerine uygunluğu sağlamak için izlenmesi gereken yük boşaltma ve tank süzdürme ile ilgili operasyonel prosedürleri içerir.

3.2 Yük boşaltma

Bu bölüm, pompa ve yük boşaltma ile her bir tank için kullanılacak emme hattı da dahil olmak üzere izlenecek prosedürleri içerecektir. Alternatif yöntemler verilebilir.

Pompa veya pompaların çalışma yöntemi ve tüm vanaların çalışma sırası verilecektir.

Temel gereklilik, yükün maksimum ölçüde boşaltılmasıdır.

3.3 Yük tankı süzdürme

Bu bölüm, her bir yük tankının boşaltılması sırasında izlenecek prosedürleri içerecektir.

Prosedürler aşağıdakileri içerecektir:

- .1 süzdürme sisteminin çalışması;
- .2 meyil ve trim gereklilikleri;
- .3 varsa, hat tahliye ve süzdürme veya üfleme düzenlemeleri ve
- .4 su testi süzdürme süresi.

3.4 Yük sıcaklığı

Bu bölüm, boşaltma sırasında belirli bir aşgari sıcaklıkta olması gerektiği belirlenen yükleri ısıtma gerekliliklerine ilişkin bilgileri içerecektir.

Isıtma sisteminin kontrolü ve sıcaklık ölçüm yöntemi hakkında bilgi verilecektir.

3.5 Bir yük tankının gerekli prosedürlere uygun olarak boşaltılamaması durumunda izlenecek prosedürler

Bu bölüm, aşağıdaki gibi durumlar nedeniyle 3.3 ve/veya 3.4 numaralı bölümlerde yer alan gerekliliklerin karşılanamaması durumunda izlenecek prosedürlere ilişkin bilgileri içerecektir:

- .1 yük tankı süzdürme sisteminin arızası ve
- .2 yük tankı ısıtma sisteminin arızası.

3.6 Yük Kayıt Defteri

Herhangi bir yük operasyonunun tamamlanması üzerine Yük Kayıt Defterinin uygun yerleri doldurulacaktır.

BÖLÜM 4 Yük tanklarının temizlenmesi, kahlıntılarının deşarjı, balast alma ve balast basma ile ilgili prosedürler

4.1 Bu bölüm, Ek II'nin gerekliliklerine uygunluğu sağlamak için izlenmesi gereken tank temizleme, balast ve slop elleçleme işlemleriyle ilgili operasyonel prosedürleri içerir.

4.2 Aşağıdaki paragraflarda, gerçekleştirilmesi gereken eylemlerin sırası verilmemiş ve Zararlı Sıvı Maddelerin deniz çevresine zarar verme tehdidi oluşturmadan deşarj edilmesini sağlamak için gerekli bilgiler yer almaktadır.

4.3 Silinmiştir

4.4 Yük kalıntısının boşaltılması, tankın temizlenmesi, balast alınması ve balastının basılmasına ilişkin prosedürleri oluşturmak için gerekli bilgiler verilirken aşağıdakiler dikkate alınacaktır:

.1 Madde kategorisi

Maddenin Kategorisi için ilgili Belgeye bakılmalıdır.

.2 Tank pompalama sisteminin süzdürme verimliliği

Bu bölümün içeriği, geminin tasarımına ve yeni bir gemi mi yoksa mevcut bir gemi mi olduğuna bağlı olacaktır (Bkz. akış şeması ve pompalama/süzdürme gereklilikleri).

.3 Özel Alan içindeki veya dışındaki gemi

Bu bölüm, tank yıkama sularının özel bir alan (bölüm 1.3'te tanımlandığı gibi) içinde veya dışında denize deşarj edilip edilemeyeceğine ilişkin talimatları içerecektir. Farklı gereklilikler açıkça belirtilecek ve geminin tasarımına ve sektörüne bağlı olacaktır.

Antartika alanı (60°C enleminin güneyindeki deniz alanı) içinde, Zararlı Sıvı Madde kalıntılarının veya bu maddeleri içeren karışımların denize deşarj edilmesine izin verilmez.

.4 Katılaştıran veya Yüksek Viskoziteli Madde

Maddenin özellikleri için sevkiyat belgesine bakılmalıdır.

.5 Su ile karışabilirlik

Silinmiştir

.6 Diğer maddeleri içeren slooplarla uyumluluk

Bu bölüm, yük slooplarının izin verilen ve izin verilmeyen şekilde karıştırılmasına ilişkin talimatları içerecektir. Uyumluluk kılavuzlarına atıfta bulunulmalıdır.

.7 Atık Kabul tesisine deşarj

Bu bölümde, kalıntıların önceden yıkanması ve bir atık kabul tesisine deşarj edilmesi gereken maddeler tanımlanacaktır.

.8 Denize deşarj

Bu bölüm, kalıntı/su karışımlarının denize deşarjına izin verilip verilmediğini belirlemek için dikkate alınması gereken faktörler hakkında bilgi içerecektir.

.9 Temizlik maddeleri veya katkı maddelerinin kullanımı

Bu bölüm, temizlik maddelerinin (örneğin tank temizliği için kullanılan solventler) ve tank yıkama suyuna katılan katkı maddelerinin (örneğin deterjanlar) kullanımı ve bertarafı ile ilgili bilgileri içerecektir.

.10 Tank temizliği için havalandırma prosedürlerinin kullanılması

Bu bölümde, havalandırma prosedürlerinin kullanımının uygun olduğu tüm maddelere atıfta bulunulacaktır.

4.5 Yukarıdaki bilgileri değerlendirdikten sonra, izlenecek doğru operasyonel prosedürler, bölüm 5'teki talimatlar ve akış şeması kullanılarak tanımlanmalıdır. Yük Kayıt Defterine, kabul edilen prosedürü gösteren uygun kayıtlar girilecektir.

BÖLÜM 5 Bilgi ve prosedürler

Bu bölüm, geminin yaşına ve pompalama verimliliğine bağlı olan prosedürleri içerecektir. Bu bölümde bahsedilen akış şeması örnekleri Ek A'da verilmiştir ve hem yeni hem de mevcut gemiler için geçerli olan kapsamlı gereklilikleri içermektedir. Belirli bir geminin Rehberi, yalnızca o gemi için özel olarak geçerli olan gereklilikleri içerecektir.

0°C'ye eşit veya daha yüksek bir erime noktasına veya 20°C'de 50 mPa.s'ye eşit veya daha yüksek bir viskoziteye sahip olan maddeler için erime noktası ve viskozite ile ilgili bilgiler sevkiyat belgesinden alınacaktır.

Taşınmasına izin verilen maddeler için ilgili Belgeye atıfta bulunulur.

Rehber şunları içerecektir:

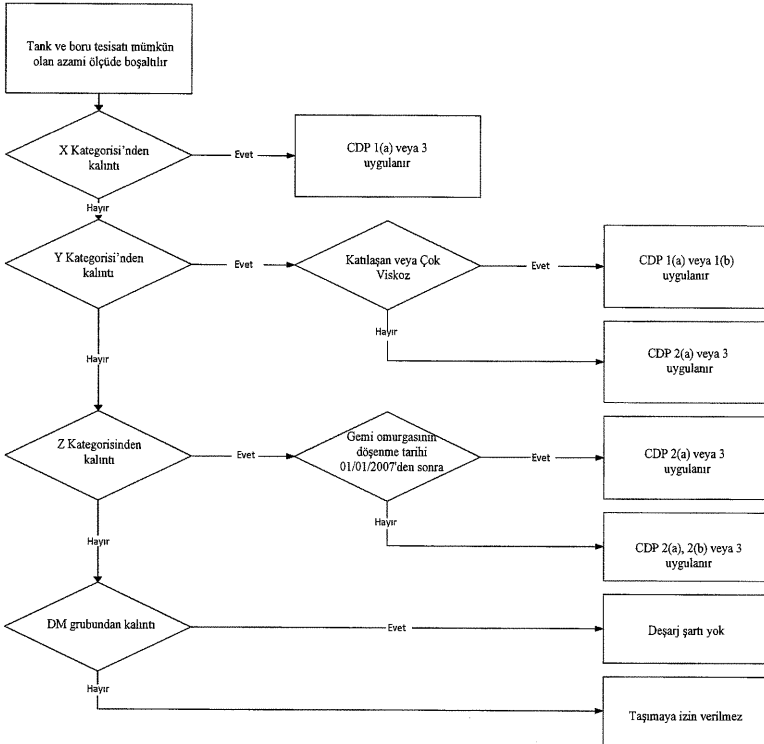
Tablo 1	:	Silinmiştir
Tablo 2	:	Yük tankı bilgileri.
Ek A	:	Akış şeması.
Ek B	:	Ön yıkama prosedürleri.
Ek C	:	Havalandırma prosedürleri.
Ek D	:	İdare tarafından istenen veya kabul edilen ek bilgiler ve operasyonel talimatlar.

Yukarıdaki tablonun ana hatları ve ekleri aşağıda gösterilmiştir.

EK A

AKIŞ ŞEMALARI -- YÜK TANKLARININ TEMİZLENMESİ VE X,Y VE Z KATEGORİSİNDEN MADDELERİN KALINTILARINI İÇEREN TANK YIKAMA SULARININ/BALASTIN BERTARAF EDİLMESİ

- Not 1: Bu akış şeması, tüm yaş grupları için geçerli olan temel gereklilikleri gösterir ve yalnızca rehberlik sağlama amacıyla verilmiştir.
- Not 2: Denize yapılan tüm deşarjlar Ek II'ye tabidir.
- Not 3: Antarktika alanında, denize Zararlı Sıvı Maddelerin veya bu tür maddeleri içeren karışımların deşarj edilmesi yasaktır.



<i>Gemi detayları</i>	Süzdürme gereklilikleri (litre olarak)		
	X Kategorisi	Y Kategorisi	Z Kategorisi
Yeni gemiler: Omurganın konma tarihi 01/01/2007'den sonra	75	75	75
01/01/2007 tarihine kadar yapılmış IBC gemileri	100 + 50 tolerans	100 + 50 tolerans	300 + 50 tolerans
BCH gemileri	300 + 50 tolerans	300 + 50 tolerans	900 + 50 tolerans
Diğer gemiler: 01/01/2007 tarihinden önce omurgası döşenmiş	Uygulanabilir değil	Uygulanabilir değil	Mümkün olduğunca boş

Temizleme ve bertaraf prosedürleri (CDP) (Belirtilen CDP numarasının altındaki sütunun en üstünden başlayın ve her bir unsur prosedürünü işaretlenen sırada doldurun)						
No.	İşlem	Prosedür Numarası				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Tankın ve boru tesisatının asgari olarak bu Rehberin 3. bölümündeki prosedürlere uygun olarak maksimum ölçüde süzdürülmesi	X	X	X	X	X
2	Bu Rehberdeki Ek B'ye göre ön yıkama uygulanması ve kalıntının atık kabul tesisine deşarjı	X	X			
3	Ön yıkamaya ek olarak müteakip yıkamanın aşağıdakilerle uygulanması: temizleme makinesinin/makinelerinin tam bir devri <i>1 Temmuz 1994'ten önce inşa edilmiş gemiler için</i> "k" \geq 1,0 ile hesaplanandan az olmayan bir su miktarı <i>1 Temmuz 1994 ve sonrasında inşa edilmiş gemiler için</i>		X			
4	Bu Rehberdeki Ek C'ye göre havalandırma prosedürünün uygulanması					X
5	Ticari standartlarda balast tankları veya yıkama tankı	X		X	X	X
6	Tanka balast eklenmesi		X			
7	Ön yıkama dışında balast/kalıntı/su karışımlarının deşarjına ilişkin koşullar:					
	.1 karadan uzaklık > 12 deniz mili	X		X	X	
	.2 geminin hızı > saatte 7 deniz mili	X		X	X	
	.3 su derinliği > 25 metre	X		X	X	
	.4 Su altı deşarjının kullanılması (izin verilen deşarj hızının aşılması)	X		X		
8	Balast deşarj koşulları:					
	.1 karadan uzaklık > 12 deniz mili		X			
	.2 su derinliği > 25 metre		X			
9	Daha sonra bir tanka eklenen herhangi bir su, kısıtlama olmaksızın denize deşarj edilebilir.	X	X	X	X	X

EK B

ÖN YIKAMA PROSEDÜRLERİ

Rehberin bu eki, Ek II'nin 6. Lahikası'na göre gerçekleştirilen ön yıkama prosedürlerini içerecektir. Bu prosedürler, gemide sağlanan tank yıkama düzenlemeleri ve ekipmanlarının kullanımına yönelik özel gereklilikleri ve aşağıdakileri içerecektir:

- .1 *kullanılacak temizleme makinesi pozisyonları;*
- .2 *slopları dışarı pompalama prosedürü;*
- .3 *sıcak yıkama gereklilikleri;*
- .4 *temizleme makinesinin devir sayısı (veya süresi) ve*
- .5 *asgari çalışma basınçları.*

EK C

HAVALANDIRMA PROSEDÜRLERİ

Rehberin bu eki, Ek II'nin 7. Lahikası'na göre gerçekleştirilen havalandırma prosedürlerini içerecektir. Bu prosedürler, gemide bulunan yük tankı havalandırma sistemi veya ekipmanlarının kullanımına yönelik özel gereklilikleri ve aşağıdakileri içerecektir:

- .1 *kullanılacak havalandırma pozisyonları;*
- .2 *fanların asgari akışı veya hızı;*
- .3 *yük boru hattının, pompaların, filtrelerin vb. havalandırılmasına ilişkin prosedürler ve*
- .4 *tamamlandıktan sonra tankların kuru olmasını sağlamaya yönelik prosedürler.*

**EK D - İDARE TARAFINDAN İSTENEN VEYA
KABUL EDİLEN EK BİLGİ VE KULLANIM
TALİMATLARI**

LAHİKA 5

YÜK TANKLARINDA, POMPALARDA VE BAĞLANTILI YÜK DEVRESİ BORU TESİSATINDA BULUNAN KALINTI MİKTARLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

1 Giriş

1.1 Amaç

1.1.1 Bu Lahika'nın amacı, yük pompalama sistemlerinin verimliliğini test etme prosedürünü açıklamaktır.

1.2 Arka plan

1.2.1 Bir tankın pompalama sisteminin kural 12.1, 12.2 veya 12.3'e uygunluğu, bu lahikamın 3. bölümünde belirtilen prosedüre göre bir test yapılarak belirlenir. Ölçülen miktar "süzdürme miktarı" olarak adlandırılır. Her tankın sıyırma miktarı geminin Rehberine kaydedilecektir.

1.2.2 İdare, bir tankın süzdürme miktarını belirledikten sonra, o tanktaki pompalama sisteminin benzer olduğuna ve düzgün çalıştığına kanaat getirmesi şartıyla, benzer bir tank için belirlenen miktarları kullanabilir.

2 Tasarım kriterleri ve performans testi

2.1 Yük pompalama sistemleri, İdarenin kabul edeceği şekilde Ek II kural 12'de belirtildiği gibi tank ve ilgili boru tesisatı başına maksimum kalıntı miktarı şartını karşılayacak şekilde tasarlanmalıdır.

2.2 Kural 12.5'e göre, yük pompalama sistemleri, performanslarını kanıtlamak için su ile test edilecektir. Bu su testleri, ölçüm yoluyla sistemin kural 12'nin gerekliliklerini karşıladığını göstermelidir. Kural 12.1 ve 12.2'ye göre, tank başına 50 litrelik bir tolerans kabul edilebilir.

3 Su performans testi

3.1 Test koşulu

3.1.1 Geminin trim ve meyli, emme noktasında uygun drenaj sağlayacak şekilde olacaktır. Su testi sırasında geminin trimi, kıç tarafında 3°'yi ve geminin meyli 1°'yi geçmeyecektir.

3.1.2 Su testi için seçilen trim ve meyil kaydedilmelidir. Bu, su testi sırasında kullanılan asgari uygun trim ve meyil olacaktır.

3.1.3 Su testi sırasında, yük tankının tahliye manifoldunda 100 kPa'dan az olmayan bir geri basıncı korumak için gerekli araçlar sağlanacaktır (bkz. şekil 5-1 ve 5-2).

3.1.4 Su testini tamamlamak için geçen süre, sonraki testler sonucunda değiştirilmesi gerekebileceği kabul edilerek, her bir tank için kaydedilecektir.

3.2 Test prosedürü

3.2.1 Test edilecek yük tankının ve bağlantılı boru tesisatının temizlendiğinden ve yük tankının giriş için güvenli olduğundan emin olun.

3.2.2 Tahliye prosedürlerinin normal bir şekilde tamamlanması için yük tankını gerekli derinliğe kadar suyla doldurun.

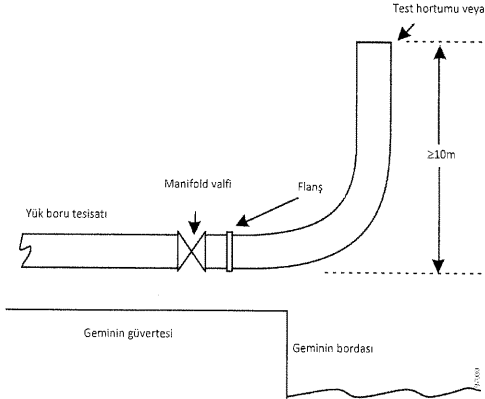
3.2.3 Önerilen prosedürlere uygun olarak yük tankından ve bağlantılı boru tesisatından suyudeşarj edin ve süzdürün.

3.2.4 Yük tankında ve bağlantılı boru tesisatında kalan tüm suyu ölçüm için kalibre edilmiş bir kaptan toplayın. Su kalıntıları, diğerlerinin yanı sıra, aşağıdaki noktalardan toplanacaktır:

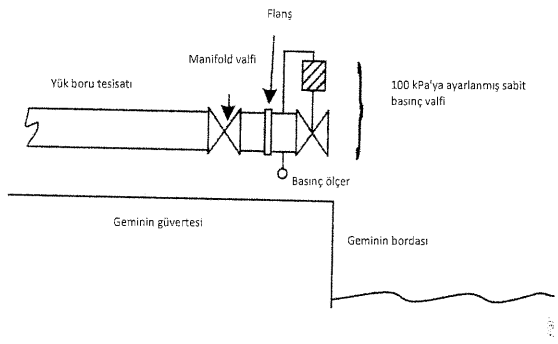
- .1 yük tankı emiş noktası ve çevresi;
- .2 yük tankı tabanındaki tüm sıkışmış alanlar;
- .3 yük pompasının alçak nokta gideri ve
- .4 Manifold valfine kadar yük tankıyla ilişkili boru tesisatının tüm alçak nokta giderleri.

3.2.5 Yukarıda belirtildiği gibi toplanan toplam su miktarı, yük tankı için süzdürme miktarını belirler.

3.2.6 Bir grup tanka ortak bir pompa veya boru tesisatı ile hizmet verilen durumlarda, ortak sistemlerle ilişkili su testi kalıntıları, geminin onaylı Rehberinde aşağıdaki operasyonel kısıtlamanın yer alması koşuluyla tanklar arasında eşit olarak paylaşılabilir: "Bu gruptaki tankların sırayla tahliye edilmesi için, gruptaki tüm tanklar tahliye edilene kadar pompa veya borular yıkanmamalıdır."



Şekil 5-1



Şekil 5-2

Yukarıdaki şekiller, yük tankının boşaltma manifoldunda 100 kPa'dan az olmayan bir geri basınç sağlayacak test düzenlemeleri gösterimidir.

LAHİKA 6 ÖN YIKAMA PROSEDÜRLERİ

A 1 Temmuz 1994'ten önce inşa edilmiş gemiler için

Belirli Ek II gerekliliklerini karşılamak için bir ön yıkama prosedürü gereklidir. Bu lahikada, bu ön yıkama prosedürlerinin nasıl gerçekleştirileceği açıklanmaktadır.

Katlaşmayan Maddeler için ön yıkama prosedürleri

1 Tanklar, yeterince yüksek bir su basıncında çalıştırılan döner su jeti ile yıkanacaktır. X Kategorisindeki maddeler için, temizleme makineleri, tüm tank yüzeylerinin yıkandığı yerlerde çalıştırılacaktır. Y Kategorisindeki maddeler için sadece bir yerin kullanılması gerekir.

2 Slopplar sürekli olarak dışarı pompalanarak ve emme noktasında akış desteklenerek (pozitif meyil ve trim) yıkama sırasında tanktaki su miktarı en aza indirilecektir. Bu koşul karşılanamazsa, yıkama prosedürü, yıkamalar arasında tankın iyice süzdürülmesiyle üç kez tekrarlanacaktır.

3 20°C'de 50 mPa.s'ye eşit veya daha fazla viskoziteye sahip olan maddeler, özellikleri nedeniyle yıkama daha az etkili olmadığı sürece, sıcak suyla (en az 60°C) yıkanacaktır.

4 Kullanılan temizleme makinesinin devir sayısı tablo 6-1'de belirtilenden az olmayacaktır. Bir temizleme makinesinin devri, tank temizleme makinesinin birbirini takip eden iki özdeş oryantasyonu (360° dönüş) arasındaki süre olarak tanımlanır.

5 Yıkama işleminden sonra, tank temizleme makinesi/makineleri boru hattının, pompanın ve filtrenin yıkanmasına yetecek kadar çalıştırılacak ve tank boşalana kadar kıyıdaki atık kabul tesislerine deşarj devam edilecektir.

Katlaşan Maddeler için ön yıkama prosedürleri

1 Tanklar, tahliye edildikten sonra mümkün olan en kısa sürede yıkanacaktır. Mümkünse tanklar yıkamadan önce ısıtılacaktır.

2 Ambar ağız ve menhollerdeki kalıntılar tercihen ön yıkamadan önce temizlenecektir.

3 Tanklar, tüm tank yüzeylerinin yıkanmasını sağlamak için gerekli yerlerde ve yeterince yüksek bir su basıncında çalıştırılan döner su jeti ile yıkanacaktır.

4 Slopplar sürekli olarak dışarı pompalanarak ve emme noktasında akış desteklenerek (pozitif meyil ve trim) yıkama sırasında tanktaki su miktarı en aza indirilecektir. Bu koşul karşılanamazsa, yıkama prosedürü, yıkamalar arasında tankın iyice süzdürülmesiyle üç kez tekrarlanacaktır.

5 Bu maddelerin özellikleri nedeniyle yıkama daha az etkili olmadığı sürece, tanklar sıcak suyla (en az 60°C) yıkanacaktır.

6 Kullanılan temizleme makinesinin devir sayısı tablo 6-1'de belirtilenden az olmayacaktır. Bir temizleme makinesinin devri, makinenin birbirini takip eden iki özdeş oryantasyonu (360° dönüş) arasındaki süre olarak tanımlanır.

7 Yıkama işleminden sonra, temizleme makinesi/makineleri boru hattının, pompanın ve filtrenin yıkanmasına yetecek kadar çalıştırılacak ve tank tahliye edilene kadar kıyıdaki kabul tesislerine deşarja devam edilecektir.

Tablo 6-1 -- Her yerde kullanılacak temizleme makinesi devirlerinin sayısı

Madde kategorisi	Temizleme makinesi devir sayısı;	
	Katlaşmayan Maddeler	Katlaşan Maddeler
X Kategorisi	1	2
Y Kategorisi	1/2	1

B 1 Temmuz 1994'te veya sonrasında inşa edilmiş gemiler için zorunluluk ve 1 Temmuz 1994'ten önce inşa edilmiş gemiler için tavsiye

Belirli Ek II'deki belirli gereklilikleri karşılamak için bir ön yıkama prosedürü gereklidir. Bu lahikada, bu ön yıkama prosedürlerinin nasıl gerçekleştirileceği ve kullanılacak yıkama maddesinin asgari miktarlarının nasıl belirleneceği açıklanmaktadır. İdarenin kabul edeceği şekilde fiili doğrulama testlerine göre daha küçük miktarlarda yıkama maddeleri kullanılabilir. Azaltılmış miktarların onaylandığı durumlarda, Rehberde bu şekilde bir kayıt girilmelidir.

Ön yıkama için su dışında bir madde kullanılırsa, kural 13.5.1'in hükümleri uygulanır.

Katlaşmayan Maddeler için geri dönüşümsüz ön yıkama prosedürleri

1 Tanklar, yeterince yüksek bir su basıncında çalıştırılan döner jetler ile yıkanacaktır. X Kategorisindeki maddeler için, temizleme makineleri, tüm tank yüzeylerinin yıkandığı yerlerde çalıştırılacaktır. Y Kategorisindeki maddeler için sadece bir yerin kullanılması gerekir.

2 Slopolar sürekli olarak dışarı pompalanarak ve emme noktasında akış desteklenerek yıkama sırasında tanktaki sıvı miktarı en aza indirilecektir. Bu koşul karşılanamazsa, yıkama prosedürü, yıkamalar arasında tankın iyice süzdürülmesiyle üç kez tekrarlanacaktır.

3 20°C'de 50 mPa.s'ye eşit veya daha fazla viskoziteye sahip olan maddeler, özellikleri nedeniyle yıkama daha az etkili olmadığı sürece, sıcak suyla (en az 60°C) yıkanacaktır.

4 Kullanılan yıkama suyu miktarları, paragraf 20'de belirtilen veya paragraf 21'e göre belirlenen miktarlardan az olmayacaktır.

5 Ön yıkamadan sonra tanklar ve hatlar iyice süzdürülecektir.

Katılaşan Maddeler için geri dönüşümsüz ön yıkama prosedürleri

- 6 Tanklar, tahliyeden sonra mümkün olan en kısa sürede yıkanacaktır. Mümkünse tanklar yıkamadan önce ısıtılmalıdır.
- 7 Tank kapağı ve menhollerdeki kalıntılar tercihen ön yıkamadan önce temizlenmelidir.
- 8 Tanklar, tüm tank yüzeylerinin yıkanmasını sağlamak için gerekli yerlerde ve yeterince yüksek bir su basıncında çalıştırılan döner jetler ile yıkanacaktır.
- 9 Slooplar sürekli olarak dışarı pompalanarak ve emme noktasında akış desteklenerek yıkama sırasında tanktaki sıvı miktarı en aza indirilecektir. Bu koşul karşılanamazsa, yıkama prosedürü, yıkamalar arasında tankın iyice süzdürülmesiyle üç kez tekrarlanacaktır.
- 10 Bu maddelerin özellikleri nedeniyle yıkama daha az etkili olmadığı sürece, tanklar sıcak suyla (en az 60°C) yıkanacaktır.
- 11 Kullanılan yıkama suyu miktarları, paragraf 20'de belirtilen veya paragraf 21'e göre belirlenen miktarlardan az olmayacaktır.
- 12 Ön yıkamadan sonra tanklar ve hatlar iyice süzdürülecektir.

Yıkama ortamının geri dönüştürülmesini içeren ön yıkama prosedürleri

- 13 Birden fazla yük tankının yıkanması amacıyla geri dönüştürülmüş yıkama maddesi ile yıkama yapılabilir. Miktarı belirlenirken, tanklarda beklenen kalıntı miktarına, yıkama maddesinin özelliklerine ve herhangi bir ilk durulama veya yıkama yapıp yapılmadığına dikkat edilmelidir. Yeterli veri sunulmamışsa, yıkama maddesindeki yük kalıntılarının hesaplanan nihai konsantrasyonu, nominal sıyırma miktarlarına göre %5'i geçmeyecektir.
- 14 Geri dönüştürülmüş yıkama maddesi, yalnızca aynı veya benzer maddeyi taşımak için kullanılmış tankların yıkanmasında kullanılacaktır.
- 15 Yıkamacak tank veya tanklara sürekli yıkamaya imkan verecek miktarda yıkama maddesi ilave edilecektir.
- 16 Tüm tank yüzeyleri, yeterince yüksek bir su basıncında çalıştırılan döner jetler ile yıkanacaktır. Yıkama maddesinin geri dönüşümü, yıkanacak tankın içinde veya başka bir tank (örneğin bir sloop tankı) aracılığıyla gerçekleştirilebilir.
- 17 Biriken miktar, paragraf 20'de verilen veya paragraf 21'e göre belirlenen ilgili miktarlara karşılık gelen miktarın üzerine çıkana kadar yıkamaya devam edilecektir.
- 18 Katılaşan Maddeler ve 20°C'de 50 mPa.s'ye eşit veya daha fazla viskoziteye sahip olan maddeler, özellikleri nedeniyle yıkama daha az etkili olmadığı sürece, yıkama maddesi olarak su kullanılan durumlarda sıcak suyla (en az 60°C) yıkanacaktır.
- 19 Paragraf 17'de belirtilen ölçüde geri dönüşüm ile tank yıkaması tamamlandıktan sonra yıkama maddesi deşarj edilecek ve tank iyice sıyırılacaktır.

Daha sonra tank, temiz bir yıkama maddesi kullanılarak sürekli drenajla durulama işlemine tabi tutulacak ve bir kabul tesisine deşarj edilecektir. Durulama, asgari olarak tank tabanını kapsayıp; boru hatlarını, pompayı ve filtreyi yıkamak için yeterli olacaktır.

Ön yıkamada kullanılacak asgari su miktarı

20 Bir ön yıkamada kullanılacak asgari su miktarı, tankta kalan zararlı sıvı maddenin miktarı, tank boyutu, yük özellikleri, sonraki yıkama suyu atıklarında izin verilen konsantrasyon ve işlem alanına göre belirlenir. Asgari miktar aşağıdaki formülle hesaplanır:

$$Q=k(15r^{0,8} + 5r^{0,7} \times V/1000)$$

burada:

Q = m³ cinsinden gerekli asgari miktar

r = m³ cinsinden tank başına kalan miktar. r değeri, fiili süzdürme verimlilik testinde elde edilen değer olacak, ancak 500 m³ ve üzerindeki bir tank hacmi için 0,100 m³'ten ve 100 m³ ve altındaki bir tank hacmi için 0,040 m³'ten düşük alınmayacaktır. 100 m³ ile 500 m³ arasındaki tank boyutları için hesaplamalarda kullanılmasına izin verilen asgari r değeri lineer enterpolasyon ile elde edilir.

X Kategorisinden maddeler için r değeri, Rehber'e göre, yukarıda verilen alt sınırlar göz önünde bulundurularak, süzdürme testlerine göre belirlenecek veya 0,9 m³ olarak alınacaktır.

V = m³ cinsinden tank hacmi

k = aşağıdaki gibi değerlere sahip bir katsayı:

X Kategorisi, Katılaşmayan, Düşük Viskoziteli Madde, k = 1,2

X Kategorisi, Katılaşan veya Yüksek Viskoziteli Madde, k = 2,4

Y Kategorisi, Katılaşmayan, Düşük Viskoziteli Madde, k = 0,5

Y Kategorisi, Katılaşan veya Yüksek Viskoziteli Madde, k = 1,0

Aşağıdaki tablo, verilen formül kullanılarak ve k katsayısı 1 alınarak hesaplanmıştır ve kolay referans olarak kullanılabilir.

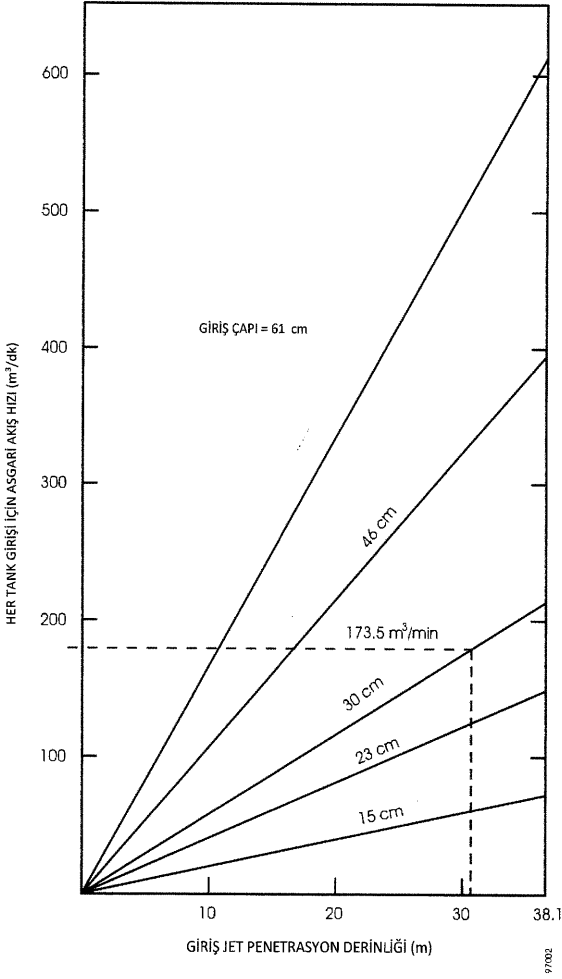
Stırma miktarı (m ³)	Tank hacmi (m ³)		
	100	500	3000
<0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

21 Geminin taşımak üzere belgelendirilmiş olduğu maddeler dikkate alınarak, kural 13'ün gerekliliklerinin karşılandığını kanıtlamak için, paragraf 20'de verilenlerden daha düşük ön yıkama miktarlarının onaylanmasına yönelik doğrulama testleri, İdare'nin kabul edeceği şekilde yapılabilir. Bu şekilde doğrulanan ön yıkama miktarı, paragraf 20'de tanımlanan k katsayısı uygulanarak diğer ön yıkama koşulları için ayarlanacaktır.

LAHİKA 7

HAVALANDIRMA PROSEDÜRLERİ

- 1 20°C'de 5 KPa'dan daha yüksek buhar basıncına sahip maddelerin yük kalıntıları havalandırma yoluyla bir yük tankından çıkarılabilir.
- 2 Zararlı Sıvı Maddelerin kalıntıları bir tanktan havalandırılmadan önce, yükün yanıcılığı ve toksisitesi ile ilgili emniyet tehlikeleri dikkate alınacaktır. Emniyet konuları ile ilgili olarak, değiştirilmiş şekliyle SOLAS 74'te, Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nda ve Dökme Kimyasal Kodu'nda yer alan yük tanklarındaki açıklıklara ilişkin operasyonel gereklilikler ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Tanker Emniyet Kılavuzundaki (Kimyasallar) havalandırma prosedürlerine başvurulmalıdır.
- 3 Liman yetkilileri ayrıca yük tankının havalandırılmasına ilişkin kurallara sahip olabilir.
- 4 Bir tanktaki yük kalıntılarının havalandırılmasına ilişkin prosedürler aşağıdaki gibidir:
 - .1 boru hatları, havalandırma ekipmanları vasıtasıyla boşaltılacak ve sıvılardan arındırılacaktır;
 - .2 tanktaki kalıntıların buharlaşmasının artması için meyil ve trim, mümkün olan asgari seviyelere ayarlanacaktır;
 - .3 tank tabanına ulaşabilecek bir hava jeti üreten havalandırma ekipmanları kullanılacaktır. Belirli bir derinlikteki bir tankı havalandırmak için kullanılan havalandırma ekipmanlarının yeterliliğini değerlendirmek için Şekil 7-1 kullanılabilir;
 - .4 havalandırma ekipmanları, tank karterine veya emme noktasına en yakın tank açıklığına yerleştirilecektir;
 - .5 havalandırma ekipmanları, mümkünse, hava jetinin tank karterine veya emme noktasına yönlendirileceği ve hava jetinin tank yapısal elemanlarına çarpmasından mümkün olduğunca kaçınılacak şekilde yerleştirilecektir ve
 - .6 havalandırma, tankta görüntür hiçbir sıvı kalıntısı kalmayana kadar devam edecektir. Bu, görsel bir inceleme veya eşdeğer bir yöntemle doğrulanacaktır.



Şekil 7-1. Jet penetrasyon derinliğinin bir fonksiyonu olarak asgari akış hızı.
Jet penetrasyon derinliği, tank yüksekliği ile karşılaştırılacaktır.

RESOLUTION MEPC.118(52)

Adopted on 15 October 2004

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

(Revised Annex II of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the text of the revised Annex II of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b), (c) and (d) of the 1973 Convention, the revised Annex II of MARPOL 73/78, the text of which is set out at the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex II of MARPOL 73/78 shall be deemed to have been accepted on 1 July 2006 unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the revised Annex II of MARPOL 73/78 shall enter into force on 1 January 2007 upon its acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the revised Annex II of MARPOL 73/78 contained in the annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

CHAPTER 1 - GENERAL

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Anniversary date* means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.

2 *Associated piping* means the pipeline from the suction point in a cargo tank to the shore connection used for unloading the cargo and includes all ship's piping, pumps and filters which are in open connection with the cargo unloading line.

3 *Ballast water*

Clean ballast means ballast water carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category X, Y or Z, has been thoroughly cleaned and the residues resulting there from have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

Segregated ballast means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or cargoes other than oil or Noxious Liquid Substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

4 *Chemical Codes*

Bulk Chemical Code means the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.20(22), as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

International Bulk Chemical Code means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.19(22), as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

5 *Depth of water* means the charted depth.

6 *En route* means that the ship is under way at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

7 *Liquid substances* are those having a vapour pressure not exceeding 0.28 MPa absolute at a temperature of 37.8°C.

8 *Manual* means Procedures and Arrangements Manual in accordance with the model given in appendix 6 of this Annex.

9 *Nearest land*. The term “from the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention “from the nearest land” off the north-eastern coast of Australia shall mean from the line drawn from a point on the coast of Australia in:

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

10 *Noxious Liquid Substance* means any substance indicated in the Pollution Category column of chapter 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code or provisionally assessed under the provisions of regulation 6.3 as falling into Category X, Y or Z.

11 *PPM* means ml/m³.

12 *Residue* means any noxious liquid substance which remains for disposal.

13 *Residue/water mixture* means residue to which water has been added for any purpose (e.g. tank cleaning, ballasting, bilge slops).

14 *Ship construction*

14.1 *Ship constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction. A ship converted to a chemical tanker, irrespective of the date of construction, shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which such conversion commenced. This conversion provision shall not apply to the modification of a ship, which complies with all of the following conditions:

- .1 the ship is constructed before 1 July 1986; and
- .2 the ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.

14.2 *Similar stage of construction* means the stage at which:

- .1 construction identifiable with a specific ship begins; and
- .2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tons or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

15 *Solidifying/non-solidifying*

15.1 *Solidifying Substance* means a noxious liquid substance which:

- .1 in the case of a substance with a melting point of less than 15°C which is at a temperature of less than 5°C above its melting point at the time of unloading; or
- .2 in the case of a substances with a melting point of equal to or greater than 15°C which is at a temperature of less than 10°C above its melting point at the time of unloading.

15.2 *Non-solidifying Substance* means a noxious liquid substance, which is not a Solidifying Substance.

16 *Tanker*

- .1 *Chemical tanker* means a ship constructed or adapted for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code;
- .2 *NLS tanker* means a ship constructed or adapted to carry a cargo of Noxious Liquid Substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when certified to carry a cargo or part cargo of Noxious Liquid Substances in bulk.

17 *Viscosity*

- .1 *High-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance in Category X or Y with a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at the unloading temperature.
- .2 *Low-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance, which is not a High-Viscosity Substance.

Regulation 2

Application

1 Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk.

2 Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of an NLS tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

Regulation 3

Exceptions

1 The discharge requirements of this Annex shall not apply to the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances when such a discharge:

- .1 is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- .2 results from damage to a ship or its equipment:
 - .1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - .2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- .3 is approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 4

Exemptions

1 With respect to amendments to carriage requirements due to the upgrading of the categorization of a substance, the following shall apply:

- .1 where an amendment to this Annex and the International Bulk Chemical Code and Bulk Chemical Code involves changes to the structure or equipment and fittings due to the upgrading of the requirements for the carriage of certain substances, the Administration may modify or delay for a specified period the application of such an amendment to ships constructed before the date of entry into force of that amendment, if the immediate application of such an amendment is considered unreasonable or impracticable. Such relaxation shall be determined with respect to each substance;
- .2 the Administration allowing a relaxation of the application of an amendment under this paragraph shall submit to the Organization a report giving details of the ship or ships concerned, the cargoes certified to carry, the trade in which each ship is engaged and the justification for the relaxation, for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any and reflect the exemption on the Certificate as referred to in regulation 7 or 9 of this Annex;

- .3 Notwithstanding the above, an Administration may exempt ships from the carriage requirements under regulation 11 for ships certified to carry individually identified vegetable oils identified by the relevant footnote in chapter 17 of the IBC Code, provided the ship complies with the following conditions:
 - .1 Subject to this regulation, the NLS tanker shall meet all requirements for ship type 3 as identified in the IBC Code except for cargo tank location;
 - .2 under this regulation, cargo tanks shall be located at the following distances inboard. The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:
 - .1 wing tanks or spaces shall be arranged such that cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than 760 mm;
 - .2 double bottom tanks or spaces shall be arranged such that the distance between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating is not less than $B/15$ (m) or 2.0 m at the centreline, whichever is the lesser. The minimum distance shall be 1.0 metre; and
 - .3 the relevant certificate shall indicate the exemption granted.
- 2 Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, the provisions of regulation 12.1 need not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:
 - .1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
 - .2 ports or terminals of States Parties to the present Convention.
- 3 The provisions of paragraph 2 of this regulation shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:
 - .1 each time a tank containing Category X, Y or Z substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a prewash procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex, and the tank washings are discharged to a reception facility;
 - .2 subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance with other provisions of this Annex;
 - .3 the adequacy of the reception facilities at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this paragraph, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated;

- .4 in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any; and
- .5 the certificate required under this Annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

4 For a ship whose constructional and operational features are such that ballasting of cargo tanks is not required and cargo tank washing is only required for repair or dry-docking, the Administration may allow exemption from the provisions of regulation 12, provided that all of the following conditions are complied with:

- .1 the design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;
- .2 any effluent from tank washings which may be carried out before a repair or dry-docking is discharged to a reception facility, the adequacy of which is ascertained by the Administration;
- .3 the certificate required under this Annex indicates:
 - .1 that each cargo tank is certified for the carriage of a restricted number of substances which are comparable and can be carried alternately in the same tank without intermediate cleaning; and
 - .2 the particulars of the exemption;
- .4 the ship carries a Manual approved by the Administration; and
- .5 in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 5 *Equivalents*

1 The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to the substitution of operational methods to effect the control of discharge of Noxious Liquid Substances as equivalent to those design and construction features which are prescribed by regulations in this Annex.

2 The Administration, which allows a fitting, material, appliance or apparatus as alternative to that required by this Annex, under paragraph 1 of this regulation, shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention, particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this regulation, the construction and equipment of liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances listed in the applicable Gas Carrier Code, shall be deemed to be equivalent to the construction and equipment requirements contained in regulations 11 and 12 of this Annex, provided that the gas carrier meets all following conditions:

- .1 hold a Certificate of Fitness in accordance with the appropriate Gas Carrier Code for ships certified to carry liquefied gases in bulk;
- .2 hold an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk, in which it is certified that the gas carrier may carry only those Noxious Liquid Substances identified and listed in the appropriate Gas Carrier Code;
- .3 be provided with segregated ballast arrangements;
- .4 be provided with pumping and piping arrangements, which, to the satisfaction of the Administration, ensure that the quantity of cargo residue remaining in the tank and its associated piping after unloading does not exceed the applicable quantity of residue as required by regulation 12.1, 12.2 or 12.3; and
- .5 be provided with a Manual, approved by the Administration, ensuring that no operational mixing of cargo residues and water will occur and that no cargo residues will remain in the tank after applying the ventilation procedures prescribed in the Manual.

CHAPTER 2 - CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 6

Categorization and listing of Noxious Liquid Substances and other substances

1 For the purpose of the regulations of this Annex, Noxious Liquid Substances shall be divided into four categories as follows:

- .1 Category X: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;
- .2 Category Y: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;
- .3 Category Z: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;
- .4 Other Substances: substances indicated as OS (Other Substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside Category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning of deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as "Other Substances" shall not be subject to any requirements of the Annex.

2 Guidelines for use in the categorization of Noxious Liquid Substances are given in appendix 1 to this Annex.

3 Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph 1 of this regulation, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph 2 of this regulation. Until full agreement among the Governments involved has been reached, the substance shall not be carried. As soon as possible, but not later than 30 days after the agreement has been reached, the Government of the producing or shipping country, initiating the agreement concerned, shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for annual circulation to all Parties for their information. The Organization shall maintain a register of all such substances and their provisional assessment until such time as the substances are formally included in the IBC Code.

CHAPTER 3 - SURVEYS AND CERTIFICATION

Regulation 7

Survey and certification of chemical tankers

Notwithstanding the provisions of regulations 8, 9, and 10 of this Annex, chemical tankers which have been surveyed and certified by States Parties to the present Convention in accordance with the provisions of the International Bulk Chemical Code or the Bulk Chemical Code, as applicable, shall be deemed to have complied with the provisions of the said regulations, and the certificate issued under that Code shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under regulation 9 of this Annex.

Regulation 8

Surveys

1 Ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk shall be subject to the surveys specified below:

- .1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 9 of this Annex is issued for the first time, and which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2, 10.5, 10.6, 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.
- .3 An intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 months before or after the third anniversary date of the Certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.
- .4 An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 3 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2.1 Surveys of ships, as regards the enforcement of the provisions of this Annex, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

2.2 The recognized organization, referred to in paragraph 2.1 of this regulation shall comply with the Guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specification adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this Annex.

2.3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 2.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- .1 require repairs to a ship; and
- .2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

2.4 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

2.5 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate, or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately, and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

2.6 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

3.1 The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.2 After any survey of the ship required under paragraph 1 of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

3.3 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made."

Regulation 9

Issue or endorsement of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 8 of this Annex, to any ship intended to carry Noxious Liquid Substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

2 Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

3.1 The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

3.2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3.3 A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under paragraph 1 of this regulation.

3.4 No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State which is not a party.

4 The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix 3 to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10

Duration and validity of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed 5 years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.2 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulation 8.1.3 and 8.1.4 of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing Certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing Certificate and such a Certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed 5 months from the expiry date.

5 If a ship at the time when a Certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the Certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No Certificates shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new Certificate. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

6 A Certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new Certificate need not be dated from the date of expiry of the existing Certificate as required by paragraph 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 8 of this Annex, then:

- .1 the anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;
- .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 8 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;
- .3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 8 of this Annex are not exceeded.

9 A Certificate issued under regulation 9 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 8.1 of this Annex;
- .2 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation 8.1.3 or 8.1.4 of this Annex;
- .3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 8.3.1 and 8.3.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

CHAPTER 4 - DESIGN, CONSTRUCTION, ARRANGEMENT AND EQUIPMENT

Regulation 11

Design, construction, equipment and operations

1 The design, construction, equipment and operation of ships certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, shall be in compliance with the following provisions to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances:

- .1 the International Bulk Chemical Code when the chemical tanker is constructed on or after 1 July 1986; or
- .2 the Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.2 of that Code for:
 - .1 ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 but constructed before 1 July 1986, and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and
 - .2 ships constructed on or after 1 July 1983 but before 1 July 1986, which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.
- .3 The Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.3 of that Code for:
 - .1 ships for which the building contract is placed before 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and
 - .2 ships constructed before 1 July 1983, which are solely engaged on, voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

2 In respect of ships other than chemical tankers or liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, the Administration shall establish appropriate measures based on the Guidelines developed by the Organization in order to ensure that the provisions shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

Regulation 12

Pumping, piping, unloading arrangements and slop tanks

1 Every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 900 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

2 Every ship constructed on or after 1 July 1986 but before 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 100 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of

substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

3 Every ship constructed on or after 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X, Y or Z does not retain a quantity of residue in excess of 75 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

4 For a ship other than a chemical tanker constructed before 1 January 2007 which cannot meet the requirements for the pumping and piping arrangements for substances in Category Z referred to in paragraphs 1 and 2 of this regulation no quantity requirement shall apply. Compliance is deemed to be reached if the tank is emptied to the most practicable extent.

5 Pumping performance tests referred to in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be approved by the Administration. Pumping performance tests shall use water as the test medium.

6 Ships certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have an underwater discharge outlet (or outlets).

7 For ships constructed before 1 January 2007 and certified to carry substances in Category Z an underwater discharge outlet as required under paragraph 6 of this regulation is not mandatory.

8 The underwater discharge outlet (or outlets) shall be located within the cargo area in the vicinity of the turn of the bilge and shall be so arranged as to avoid the re-intake of residue/water mixtures by the ship's seawater intakes.

9 The underwater discharge outlet arrangement shall be such that the residue/water mixture discharged into the sea will not pass through the ship's boundary layer. To this end, when the discharge is made normal to the ship's shell plating, the minimum diameter of the discharge outlet is governed by the following equation:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

where:

d = minimum diameter of the discharge outlet (m)
L_d = distance from the forward perpendicular to the discharge outlet (m)
Q_d = the maximum rate selected at which the ship may discharge a residue/water mixture through the outlet (m³/h).

10 When the discharge is directed at an angle to the ship's shell plating, the above relationship shall be modified by substituting for Q_d the component of Q_d which is normal to the ship's shell plating.

11 *Slop tanks*

Although this Annex does not require the fitting of dedicated slop tanks, slop tanks may be needed for certain washing procedures. Cargo tanks may be used as slop tanks.

CHAPTER 5 - OPERATIONAL DISCHARGES OF RESIDUES OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 13

Control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances

Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex the control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be in compliance with the following requirements.

1 Discharge provisions

1.1 The discharge into the sea of residues of substances assigned to Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be prohibited unless such discharges are made in full compliance with the applicable operational requirements contained in this Annex.

1.2 Before any prewash or discharge procedure is carried out in accordance with this regulation, the relevant tank shall be emptied to the maximum extent in accordance with the procedures prescribed in the Manual.

1.3 The carriage of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in regulation 6 of this Annex or of ballast water, tank washings or other mixtures containing such residues shall be prohibited along with any consequential discharge of such substances into the sea.

2 Discharge standards

2.1 Where the provisions in this regulation allow the discharge into the sea of residues of substances in Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances the following discharge standards shall apply:

- .1 the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
- .2 the discharge is made below the waterline through the underwater discharge outlet(s) not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is (are) designed; and
- .3 the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land in a depth of water of not less than 25 metres.

2.2 For ships constructed before 1 January 2007 the discharge into the sea of residues of substances in Category Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances below the waterline is not mandatory.

2.3 The Administration may waive the requirements of paragraph 2.1.3 for substances in Category Z, regarding the distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the

State the flag, of which, the ship is entitled to fly. In addition, the Administration may waive the same requirement regarding the discharge distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for a particular ship entitled to fly the flag of their State, when engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of one adjacent state after the establishment of an agreement, in writing, of a waiver between the two coastal States involved provided that no third party will be affected. Information on such agreement shall be communicated to the Organization within 30 days for further circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action if any.

3 *Ventilation of cargo residues*

Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be in accordance with appendix 7 of this Annex. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to the discharge requirements in this Annex.

4 *Exemption for a prewash*

On request of the ship's master an exemption for a prewash may be granted by the Government of the receiving Party, where it is satisfied that:

- .1 the unloaded tank is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or
- .2 the unloaded tank is neither washed nor ballasted at sea. The prewash in accordance with the applicable paragraph of this regulation shall be carried out at another port provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose; or
- .3 the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration in accordance with appendix 7 of this Annex.

5 *The use of cleaning agents or additives*

5.1 When a washing medium other than water, such as mineral oil or chlorinated solvent, is used instead of water to wash a tank, its discharge shall be governed by the provisions of either Annex I or Annex II, which would apply to the medium had it been carried as cargo. Tank washing procedures involving the use of such a medium shall be set out in the Manual and be approved by the Administration.

5.2 When small amounts of cleaning additives (detergent products) are added to water in order to facilitate tank washing, no additives containing Pollution Category X components shall be used except those components that are readily biodegradable and present in a total concentration of less than 10% of the cleaning additive. No restrictions additional to those applicable to the tank due to the previous cargo shall apply.

6 Discharge of residues of Category X

6.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

- .1 A tank from which a substance in Category X has been unloaded, shall be prewashed before the ship leaves the port of unloading. The resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, is at or below 0.1% by weight. When the required concentration level has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.
- .2 Any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.
- .3 Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to obtain the required concentration in regulation 13.6.1.1 provided that:
 - .1 the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex; and
 - .2 appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.

7 Discharge of residues of Category Y and Z

7.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

- .1 With respect to the residue discharge procedures for substances in Category Y or Z the discharge standards in regulation 13.2 shall apply.
- .2 If the unloading of a substance of Category Y or Z is not carried out in accordance with the Manual, a prewash shall be carried out before the ship leaves the port of unloading, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in regulation 16.1 of this Annex to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in this Annex. The resulting tank washings of the prewash shall be discharged to a reception facility at the port of unloading or another port with a suitable reception facility provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose.
- .3 For High-Viscosity or Solidifying Substances in Category Y the following shall apply:

- .1 a prewash procedure as specified in appendix 6 shall be applied;
- .2 the residue/water mixture generated during the prewash shall be discharged to a reception facility until the tank is empty; and
- .3 any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.

7.2 Operational requirements for ballasting and deballasting

7.2.1 After unloading, and, if required, after a prewash, a cargo tank may be ballasted. Procedures for the discharge of such ballast are set out in regulation 13.2.

7.2.2 Ballast introduced into a cargo tank which has been washed to such an extent that the ballast contains less than 1 ppm of the substance previously carried, may be discharged into the sea without regard to the discharge rate, ship's speed and discharge outlet location, provided that the ship is not less than 12 miles from the nearest land and in water that is not less than 25 metres deep. The required degree of cleanliness has been achieved when a prewash as specified in appendix 6 has been carried out and the tank has been subsequently washed with a complete cycle of the cleaning machine for ships built before 1 July 1994 or with a water quantity not less than that calculated with $k=1.0$.

7.2.3 The discharge into the sea of clean or segregated ballast shall not be subject to the requirements of this Annex.

8 Discharges in the Antarctic Area

8.1 *Antarctic Area* means the sea area south of latitude 60°S.

8.2 In the Antarctic area any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.

Regulation 14

Procedures and Arrangements Manual

1 Every ship certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have on board a Manual approved by the Administration. The Manual shall have a standard format in compliance with appendix 4 to this Annex. In the case of a ship engaged in international voyages on which the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

2 The main purpose of the Manual is to identify for the ship's officers the physical arrangements and all the operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling and cargo tank ballasting and deballasting which must be followed in order to comply with the requirements of this Annex.

Regulation 15

Cargo record book

- 1 Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official logbook or otherwise, in the form specified in appendix 2 to this Annex.
- 2 After completion of any operation specified in appendix 2 to this Annex, the operation shall be promptly recorded in the Cargo Record Book.
- 3 In the event of an accidental discharge of a noxious liquid substance or a mixture containing such a substance or a discharge under the provisions of regulation 3 of this Annex, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.
- 4 Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and each page shall be signed by the master of the ship. The entries in the Cargo Record Book, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk or a certificate referred to in regulation 7 of this Annex shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 5 The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of three years after the last entry has been made.
- 6 The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

CHAPTER 6 – MEASURES OF CONTROL BY PORT STATES

Regulation 16

Measures of control

1 The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization.

2 When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention has verified that an operation has been carried out in accordance with the requirements of the Manual, or has granted an exemption for a prewash, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

3 The master of a ship certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 13 and of this regulation have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with regulation 15 whenever operations as referred to in that regulation take place.

4 A tank which has carried a Category X substance shall be prewashed in accordance with regulation 13.6. The appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation.

5 Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept the alternative procedure referred to in regulation 13.6.3 provided that the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation certifies in the Cargo Record Book that:

- .1 the tank, its pump and piping systems have been emptied; and
- .2 the prewash has been carried out in accordance with the provisions of appendix 6 of this Annex; and
- .3 the tank washing resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

6 At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements for a prewash referred to in the applicable paragraphs of regulation 13, when one of the conditions of regulation 13.4 is met.

7 An exemption referred to in paragraph 6 of this regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the Cargo Record Book shall be endorsed by the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation.

8 If the unloading is not carried out in accordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administrations and based on appendix 5 of this Annex, alternative measures may be taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 12 as applicable. The appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book.

9 *Port State control on operational requirements*

9.1 A ship when in a port of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by Noxious Liquid Substances.

9.2 In the circumstances given in paragraph 9.1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

9.3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

9.4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

CHAPTER 7 - PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN INCIDENT INVOLVING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 17

Shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances

1 Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances approved by the Administration.

2 Such a plan shall be based on the Guidelines developed by the Organization and written in a working language or languages understood by the master and officers. The plan shall consist at least of:

- .1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report a Noxious Liquid Substances pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the Guidelines developed by the Organization;
- .2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of a Noxious Liquid Substances pollution incident;
- .3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of Noxious Liquid Substances following the incident; and
- .4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 In the case of ships to which regulation 37 of Annex I of the Convention also applies, such a plan may be combined with the shipboard oil pollution emergency plan required under regulation 37 of Annex I of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

CHAPTER 8 - RECEPTION FACILITIES

Regulation 18

Reception facilities and cargo unloading terminal arrangements

1 The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

- .1 ports and terminals involved in ships' cargo handling shall have adequate facilities for the reception of residues and mixtures containing such residues of Noxious Liquid Substances resulting from compliance with this Annex, without undue delay for the ships involved.
- .2 ship repair ports undertaking repairs to NLS tankers shall provide facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing Noxious Liquid Substances for ships calling at that port.

2 The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph 1 of this regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.

3 The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of paragraph 1 of this regulation will be fulfilled and from which the requirements of the applicable paragraphs of regulation 13 in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

4 The Government of each Party to the Convention shall undertake to ensure that cargo unloading terminals shall provide arrangements to facilitate stripping of cargo tanks of ships unloading Noxious Liquid Substances at these terminals. Cargo hoses and piping systems of the terminal, containing Noxious Liquid Substances received from ships unloading these substances at the terminal, shall not be drained back to the ship.

5 Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph 1 or arrangements required under paragraph 3 of this regulation are alleged to be inadequate.

APPENDICES TO ANNEX II

APPENDIX 1

GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Products are assigned to Pollution Categories based on an evaluation of their properties as reflected in the resultant GESAMP Hazard Profile as shown in the table below:

Rule	A1 Bio- accumulation	A2 Bio- degradation	B1 Acute toxicity	B2 Chronic toxicity	D3 Long-term health effects	E2 Effects on marine wildlife and on benthic habitats	Cat
1			≥ 5				X
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		
5			4				Y
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Not 0			
9				≥ 1			
10						Fp,F or S If not Inorganic	
11					CMRTNI		
12	Any product not meeting the criteria of rules 1 to 11 and 13						Z
13	All products identified as: ≤2 in column A1; R in column A2; blank in column D3; not Fp, F or S (if not organic) in column E2; and 0 (zero) in all other columns of the GESAMP Hazard Profile						OS

Abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure

Columns A and B - Aquatic Environment					
A			B		
Bioaccumulation and Biodegradation			Aquatic Toxicity		
Numerical Rating	A 1* Bioaccumulation		A 2* Biodegradation	B 1* Acute Toxicity	B 2* Chronic Toxicity
	log Pow	BCF		LC/EC/IC ₅₀ (mg/l)	NOEC (mg/l)
0	<1 or > ca. 7	not measurable	E: readily biodegradable	>1000	>1
1	≥1 - <2	≥1 - <10		>100 - ≤1000	>0.1 - ≤1
2	≥2 - <3	≥10 - <100	NR: not readily biodegradable	>10 - ≤100	>0.01 - ≤0.1
3	≥3 - <4	≥100 - <500		>1 - ≤10	>0.001 - ≤0.01
4	≥4 - <5	≥500 - <4000		>0.1 - ≤1	≤0.001
5	≥5	≥4000		>0.01 - ≤0.1	
6				≤0.01	

Columns C and D - Human Health (Toxic effects to mammals)						
C			D			
Acute Mammalian Toxicity			Irritation, Corrosion & Long term health effects			
Numerical Ratings	C 1 Oral Toxicity LD ₅₀ (mg/kg)	C 2 Percutaneous Toxicity LD ₅₀ (mg/kg)	C 3 Inhalation Toxicity LC ₅₀ (mg/l)	D 1 Skin irritation & corrosion	D 2 Eye irritation & corrosion	D 3* Long term health effects
0	>2000	>2000	>20	not irritating	not irritating	C - Carcinogen M - Mutagenic R - Reprotoxic S - Sensitizing A - Aspiration haz. T - Target organ systemic toxicity L - Lung injury N - Neurotoxic I - Immunotoxic
1	>300 - ≤2000	>1000 - ≤2000	>10 - ≤20	mildly irritating	mildly irritating	
2	>50 - ≤300	>200 - ≤1000	>2 - ≤10	irritating	irritating	
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0.5 - ≤2	≥ Severely irritating or corrosive 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3m)	severely irritating	
4	≤5	≤50	≤0.5			

Column E Interferences with other Uses of the Sea			
E 1 Tainting	E 2* Physical effects on Wildlife & benthic habitats	E 3 Interference with Coastal Amenities	
		Numerical Rating	
		Description & Action	
NT: not tainting (tested) T: tainting test positive	E _p : Persistent Floater E: Floater S: Sinking Substances	0	no interference no warning
		1	slightly objectionable warning, no closure of amenity
		2	moderately objectionable possible closure of amenity
		3	highly objectionable closure of amenity

* These columns are used to define Pollution Categories

APPENDIX 2

**FORM OF CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

**CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS
CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

IMO Number.....

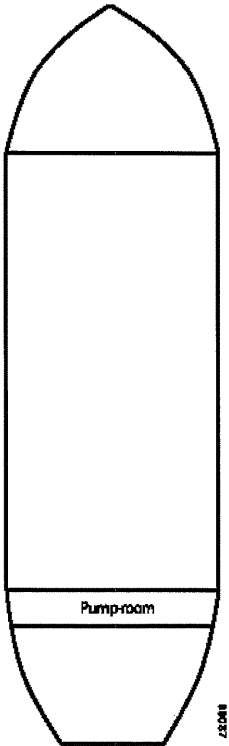
Gross tonnage.....

Period from.....to.....

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
 (to be completed on board)



Identification of the tanks	Capacity

(Give the capacity of each tank in cubic metres)

INTRODUCTION

The following pages show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Cargo Record Book on a tank to tank basis in accordance with regulation 15.2 of Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), as amended. The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter.

When making entries in the Cargo Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge and, if applicable, by a surveyor authorized by the competent authority of the State in which the ship is unloading. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

List of items to be recorded

Entries are required for operations involving all Categories of substances.

(A) Loading of cargo

- 1 Place of loading.
- 2 Identify tank(s), name of substance(s) and Category(ies).

(B) Internal transfer of cargo

- 3 Name and Category of cargo(es) transferred.
- 4 Identity of tanks:
 - .1 from :
 - .2 to :
- 5 Was (were) tank(s) in 4.1 emptied?
- 6 If not, quantity remaining in tank(s).

(C) Unloading of cargo

- 7 Place of unloading.
- 8 Identity of tank(s) unloaded.
- 9 Was (were) tank(s) emptied?
 - .1 If yes, confirm that the procedure for emptying and stripping has been performed in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual (i.e. list, trim, stripping temperature).
 - .2 If not, quantity remaining in tank(s).
- 10 Does the ship's Procedures and Arrangements Manual require a prewash with subsequent disposal to reception facilities?
- 11 Failure of pumping and/or stripping system:
 - .1 time and nature of failure;
 - .2 reasons for failure;
 - .3 time when system has been made operational.

(D) Mandatory prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual

12 Identify tank(s), substance(s) and Category(ies).

13 Washing method:

- .1 number of cleaning machines per tank;
- .2 duration of wash/washing cycles;
- .3 hot/cold wash.

14 Prewash slops transferred to:

- .1 reception facility in unloading port (identify port)*;
- .2 reception facility otherwise (identify port)*.

(E) Cleaning of cargo tanks except mandatory prewash (other prewash operations, final wash, ventilation etc.)

15 State time, identify tank(s), substance(s) and Category(ies) and state:

- .1 washing procedure used;
- .2 cleaning agent(s) (identify agent(s) and quantities);
- .3 ventilation procedure used (state number of fans used, duration of ventilation).

16 Tank washings transferred:

- .1 into the sea;
- .2 to reception facility (identify port)*;
- .3 to slops collecting tank (identify tank).

(F) Discharge into the sea of tank washings

17 Identify tank(s):

- .1 Were tank washings discharged during cleaning of tank(s)? If so at what rate?
- .2 Were tank washing(s) discharged from a slops collecting tank? If so, state quantity and rate of discharge.

* Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

18 Time pumping commenced and stopped.

19 Ship's speed during discharge.

(G) Ballasting of cargo tanks

20 Identity of tank(s) ballasted.

21 Time at start of ballasting.

(H) Discharge of ballast water from cargo tanks

22 Identity of tank(s).

23 Discharge of ballast:

.1 into the sea;

.2 to reception facilities (identify port)*.

24 Time ballast discharge commenced and stopped.

25 Ship's speed during discharge.

(I) Accidental or other exceptional discharge

26 Time of occurrence.

27 Approximate quantity, substance(s) and Category(ies).

28 Circumstances of discharge or escape and general remarks.

(J) Control by authorized surveyors

29 Identify port.

30 Identify tank(s), substance(s), Category(ies) discharged ashore.

31 Have tank(s), pump(s), and piping system(s) been emptied?

32 Has a prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual been carried out?

33 Have tank washings resulting from the prewash been discharged ashore and is the tank empty?

34 An exemption has been granted from mandatory prewash.

35 Reasons for exemption.

* Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

36 Name and signature of authorized surveyor.

37 Organization, company, government agency for which surveyor works.

(K) Additional operational procedures and remarks

APPENDIX 3

**FORM OF INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE
CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK***

**INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR
THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by.....
*(full designation of the competent person or organization authorized under
the provisions of the Convention)*

Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters.....

IMO Number[†].....

Port of registry.....

Gross tonnage.....

* The NLS Certificate shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

[†] Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 8 of Annex II of the Convention.
- 2 That the survey showed that the structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex II of the Convention.
- 3 That the ship has been provided with a Procedures and Arrangements Manual as required by regulation 14 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the Manual are in all respects satisfactory
- 4 That the ship complies with the requirements of Annex II to MARPOL 73/78 for the carriage in bulk of the following Noxious Liquid Substances, provided that all relevant provisions of Annex II are observed.

Noxious Liquid Substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)	Pollution Category
Continued on additional signed and dated sheets		

This certificate is valid until subject to surveys in accordance with regulation 8 of Annex II of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy):

Issued at

(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 8 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual* /Intermediate survey* : Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual* /Intermediate survey* : Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION 10.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey* in accordance with regulation 10.8.3 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID
FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD
OF GRACE WHERE REGULATION 10.5 OR 10.6 APPLIES**

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE
REGULATION 10.8 APPLIES**

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy):

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 10.8 of Annex II of the Convention, the new anniversary date is (dd/mm/yyyy):

Signed.....
(Signature of duly authorized official)
Place.....
Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

APPENDIX 4

STANDARD FORMAT FOR THE PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

- Note 1:* The format consists of a standardized introduction and index of the leading paragraphs to each section. This standardized part shall be reproduced in the Manual of each ship. It shall be followed by the contents of each section as prepared for the particular ship. When a section is not applicable, "NA" shall be entered, so as not to lead to any disruption of the numbering as required by the standard format. Where the paragraphs of the standard format are printed in *italics*, the required information shall be described for that particular ship. The contents will vary from ship to ship because of design, trade and intended cargoes. Where the text is not in italics, that text of the standard format shall be copied into the Manual without any modification.
- Note 2:* If the Administration requires or accepts information and operational instructions in addition to those outlined in this Standard Format, they shall be included in Addendum D of the Manual.

STANDARD FORMAT

MARPOL 73/78 ANNEX II PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Name of ship:

Distinctive number or letters:

IMO Number:

Port of registry:

Approval stamp of Administration:

INTRODUCTION

1 The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as MARPOL 73/78) was established in order to prevent the pollution of the marine environment by discharges into the sea from ships of harmful substances or effluents containing such substances. In order to achieve its aim, MARPOL 73/78 contains six Annexes in which detailed regulations are given with respect to the handling on board ships and the discharge into the sea or release into the atmosphere of six main groups of harmful substances, i.e. Annex I (Mineral oils), Annex II (Noxious Liquid Substances carried in bulk), Annex III (Harmful substances carried in packaged forms), Annex IV (Sewage), Annex V (Garbage) and Annex VI (Air Pollution).

2 Regulation 13 of Annex II of MARPOL 73/78 (hereinafter referred to as Annex II) prohibits the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances of Categories X, Y or Z or of ballast water, tank washings or other residues or mixtures containing such substances, except in compliance with specified conditions including procedures and arrangements based upon standards developed by the International Maritime Organization (IMO) to ensure that the criteria specified for each Category will be met.

3 Annex II requires that each ship which is certified for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk shall be provided with a Procedures and Arrangements Manual, hereinafter referred to as the Manual.

4 This Manual has been written in accordance with Appendix 4 of Annex II and is concerned with the marine environmental aspects of the cleaning of cargo tanks and the discharge of residues and mixtures from these operations. The Manual is not a safety guide and reference shall be made to other publications specifically to evaluate safety hazards.

5 The purpose of the Manual is to identify the arrangements and equipment required to enable compliance with Annex II and to identify for the ship's officers all operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling, residue discharging, ballasting and deballasting, which must be followed in order to comply with the requirements of Annex II.

6 In addition, this Manual, together with the ship's Cargo Record Book and the Certificate issued under Annex II*, will be used by Administrations for control purposes in order to ensure full compliance with the requirements of Annex II by this ship.

7 The master shall ensure that no discharges into the sea of cargo residues or residue/water mixtures containing Category X, Y or Z substances shall take place, unless such discharges are made in full compliance with the operational procedures contained in this Manual.

8 This Manual has been approved by the Administration and no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

* Include only the Certificate issued to the particular ship: i.e. The International Pollution Prevention Certificate for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.

INDEX OF SECTIONS

- 1 Main features of MARPOL 73/78, Annex II
- 2 Description of the ship's equipment and arrangements
- 3 Cargo unloading procedures and tank stripping
- 4 Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting
- 5 Information and Procedures

SECTION 1 Main features of MARPOL 73/78, Annex II

1.1 The requirements of Annex II apply to all ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk. Substances posing a threat of harm to the marine environment are divided into three categories, X, Y and Z. Category X substances are those posing the greatest threat to the marine environment, whilst Category Z substances are those posing the smallest threat.

1.2 Annex II prohibits the discharge into the sea of any effluent containing substances falling under these categories, except when the discharge is made under conditions which are specified in detail for each Category. These conditions include, where applicable, such parameters as:

- .1 the maximum quantity of substances per tank which may be discharged into the sea;
- .2 the speed of the ship during the discharge;
- .3 the minimum distance from the nearest land during discharge;
- .4 the minimum depth of water at sea during discharge; and
- .5 the need to effect the discharge below the waterline.

1.3 For certain sea areas identified as “special area” more stringent discharge criteria apply. Under Annex II the special area is the Antarctic area.

1.4 Annex II requires that every ship is provided with pumping and piping arrangements to ensure that each tank designated for the carriage of Category X, Y and Z substances does not retain after unloading a quantity of residue in excess of the quantity given in the Annex. For each tank intended for the carriage of such substances an assessment of the residue quantity has to be made. Only when the residue quantity as assessed is less than the quantity prescribed by the Annex a tank may be approved for the carriage of a Category X, Y or Z substances.

1.5 In addition to the conditions referred to above, an important requirement contained in Annex II is that the discharge operations of certain cargo residues and certain tank cleaning and ventilation operations may only be carried out in accordance with approved procedures and arrangements.

1.6 To enable the requirement of paragraph 1.5 to be met, this Manual contains in section 2 all particulars of the ship’s equipment and arrangements, in section 3 operational procedures for cargo unloading and tank stripping and in section 4 procedures for discharge of cargo residues, tank washing, slops collection, ballasting and deballasting as may be applicable to the substances the ship is certified to carry.

1.7 By following the procedures as set out in this Manual, it will be ensured that the ship complies with all relevant requirements of Annex II to MARPOL 73/78.

SECTION 2 Description of the ship's equipment and arrangements

2.1 This section contains all particulars of the ship's equipment and arrangements necessary to enable the crew to follow the operational procedures set out in sections 3 and 4.

2.2 General arrangement of ship and description of cargo tanks

This section shall contain a brief description of the cargo area of the ship with the main features of the cargo tanks and their positions.

Line or schematic drawings showing the general arrangement of the ship and indicating the position and numbering of the cargo tanks and heating arrangements shall be included.

2.3 Description of cargo pumping and piping arrangements and stripping system

This section shall contain a description of the cargo pumping and piping arrangements and of the stripping system. Line or schematic drawings shall be provided showing the following and be supported by textual explanation where necessary:

- .1 cargo piping arrangements with diameters;*
- .2 cargo pumping arrangements with pump capacities;*
- .3 piping arrangements of stripping system with diameters;*
- .4 pumping arrangements of stripping system with pump capacities;*
- .5 location of suction points of cargo lines and stripping lines inside every cargo tank;*
- .6 if a suction well is fitted, the location and cubic capacity thereof;*
- .7 line draining and stripping or blowing arrangements; and*
- .8 quantity and pressure of nitrogen or air required for line blowing if applicable.*

2.4 Description of ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements

This section shall contain a description of the ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements.

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following:

- .1 a general arrangement showing the segregated ballast tanks and cargo tanks to be used as ballast tanks together with their capacities (cubic metres);*
- .2 ballast piping arrangement;*
- .3 pumping capacity for those cargo tanks which may also be used as ballast tanks; and*

- .4 *any interconnection between the ballast piping arrangements and the underwater outlet system.*

2.5 Description of dedicated slop tanks with associated pumping and piping arrangements

This section shall contain a description of the dedicated slop tank(s), if any, with the associated pumping and piping arrangements. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

- .1 *which dedicated slop tanks are provided together with the capacities of such tanks;*
- .2 *pumping and piping arrangements of dedicated slop tanks with piping diameters and their connection with the underwater discharge outlet.*

2.6 Description of underwater discharge outlet for effluents containing Noxious Liquid Substances

This section shall contain information on position and maximum flow capacity of the underwater discharge outlet (or outlets) and the connections to this outlet from the cargo tanks and slop tanks. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

- .1 *location and number of underwater discharge outlets;*
- .2 *connections to underwater discharge outlet;*
- .3 *location of all seawater intakes in relation to underwater discharge outlets.*

2.7 Description of flow rate indicating and recording devices

Deleted

2.8 Description of cargo tank ventilation system

This section shall contain a description of the cargo tank ventilation system.

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following and supported by textual explanation if necessary:

- .1 *the Noxious Liquid Substances the ship is certified fit to carry having a vapour pressure over 5 kPa at 20°C suitable for cleaning by ventilation to be listed in paragraph 4.4.10 of the Manual;*
- .2 *ventilation piping and fans;*
- .3 *position of the ventilation openings;*
- .4 *the minimum flow rate of the ventilation system to adequately ventilate the bottom and all parts of the cargo tank;*
- .5 *the location of structures inside the tank affecting ventilation;*

- .6 *the method of ventilating the cargo pipeline system, pumps, filters, etc; and*
- .7 *means for ensuring that the tank is dry.*

2.9 **Description of tank washing arrangements and wash water heating system**

This section shall contain a description of the cargo tank washing arrangements, wash water heating system and all necessary tank washing equipment.

Line or schematic drawings and tables or charts showing the following:

- .1 *arrangements of piping dedicated for tank washing with pipeline diameters;*
- .2 *type of tank cleaning machines with capacities and pressure rating;*
- .3 *maximum number of tank cleaning machines which can operate simultaneously;*
- .4 *position of deck openings for cargo tank washing;*
- .5 *the number of cleaning machines and their location required for ensuring complete coverage of the cargo tank walls;*
- .6 *maximum capacity of wash water which can be heated to 60°C by the installed heating equipment; and*
- .7 *maximum number of tank cleaning machines which can be operated simultaneously at 60°C.*

SECTION 3 Cargo unloading procedures and tank stripping

3.1 This section contains operational procedures in respect of cargo unloading and tank stripping which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

3.2 **Cargo unloading**

This section shall contain procedures to be followed including the pump and cargo unloading and suction line to be used for each tank. Alternative methods may be given.

The method of operation of the pump or pumps and the sequence of operation of all valves shall be given.

The basic requirement is to unload the cargo to the maximum extent.

3.3 **Cargo tank stripping**

This section shall contain procedures to be followed during the stripping of each cargo tank.

The procedures shall include the following:

- .1 *operation of stripping system;*
- .2 *list and trim requirements;*
- .3 *line draining and stripping or blowing arrangements if applicable; and*
- .4 *duration of the stripping time of the water test.*

3.4 **Cargo temperature**

This section shall contain information on the heating requirements of cargoes which have been identified as being required to be at a certain minimum temperature during unloading.

Information shall be given on control of the heating system and the method of temperature measurement.

3.5 **Procedures to be followed when a cargo tank cannot be unloaded in accordance with the required procedures**

This section shall contain information on the procedures to be followed in the event that the requirements contained in sections 3.3 and/or 3.4 cannot be met due to circumstances such as the following:

- .1 *failure of cargo tank stripping system; and*
- .2 *failure of cargo tank heating system.*

3.6 **Cargo Record Book**

The Cargo Record Book shall be completed in the appropriate places on completion of any cargo operation.

SECTION 4 Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

4.1 This section contains operational procedures in respect of tank cleaning, ballast and slops handling which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

4.2 The following paragraphs outline the sequence of actions to be taken and contain the information essential to ensure that Noxious Liquid Substances are discharged without posing a threat of harm to the marine environment.

4.3 Deleted

4.4 The information necessary to establish the procedures for discharging the residue of the cargo, cleaning, ballasting and deballasting the tank, shall take into account the following:

.1 Category of substance

The Category of the substance should be obtained from the relevant Certificate.

.2 Stripping efficiency of tank pumping system

The contents of this section will depend on the design of the ship and whether it is a new ship or existing ship (See flow diagram and pumping/stripping requirements).

.3 Vessel within or outside Special Area

This section shall contain instructions on whether the tank washings can be discharged into the sea within a special area (as defined in section 1.3) or outside a special area. The different requirements shall be made clear and will depend on the design and trade of the ship.

No discharges into the sea of residues of Noxious Liquid Substances, or mixtures containing such substances, are allowed within the Antarctic area (the sea area south of latitude 60°S).

.4 Solidifying or High-Viscosity Substance

The properties of the substance should be obtained from the shipping document.

.5 Miscibility with water

Deleted

.6 Compatibility with slops containing other substances

This section shall contain instructions on the permissible and non-permissible mixing of cargo slops. Reference should be made to compatibility guides.

.7 Discharge to reception facility

This section shall identify those substances the residues of which are required to be prewashed and discharged to a reception facility.

.8 Discharging into the sea

This section shall contain information on the factors to be considered in order to identify whether the residue/water mixtures are permitted to be discharged into the sea.

.9 Use of cleaning agents or additives

This section shall contain information on the use and disposal of cleaning agents (e.g. solvents used for tank cleaning) and additives to tank washing water (e.g. detergents).

.10 Use of ventilation procedures for tank cleaning

This section shall make reference to all substances suitable for the use of ventilation procedures.

4.5 Having assessed the above information, the correct operational procedures to be followed should be identified using the instructions and flow diagram of section 5. Appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book indicating the procedure adopted.

SECTION 5 Information and procedures

This section shall contain procedures, which will depend on the age of the ship and pumping efficiency. Examples of flow diagram referred to in this section are given at addendum A and incorporate comprehensive requirements applicable to both new and existing ships. The Manual for a particular ship shall only contain those requirements specifically applicable to that ship.

Information relating to melting point and viscosity, for those substances which have a melting point equal to or greater than 0°C or a viscosity equal or greater than 50 mPa.s at 20°C, shall be obtained from the shipping document.

For substances allowed to be carried, reference is made to the relevant Certificate.

The Manual shall contain:

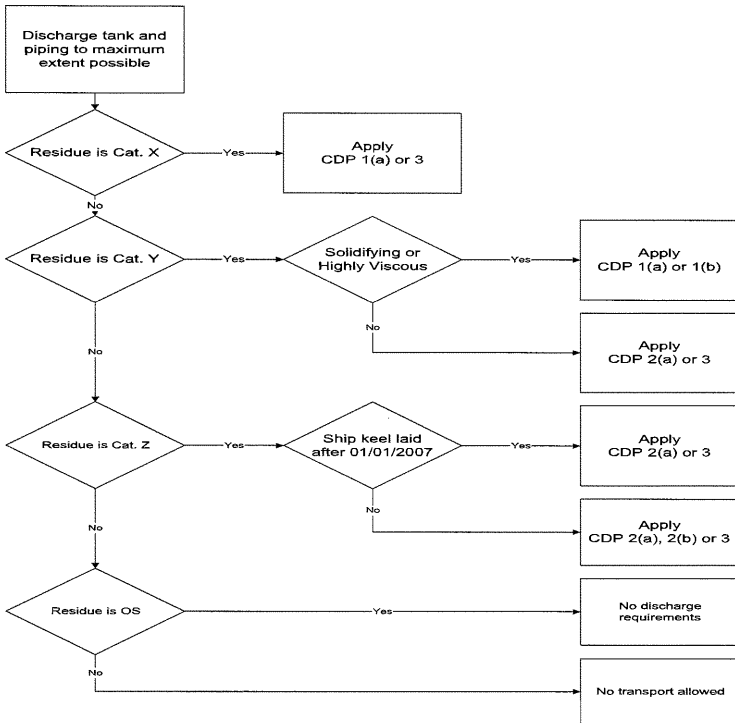
Table 1	:	Deleted
Table 2	:	Cargo tank information.
Addendum A	:	Flow diagram.
Addendum B	:	Prewash procedures.
Addendum C	:	Ventilation procedures.
Addendum D	:	Additional information and operational instructions when required or accepted by the Administration.

Outlines of the above table and addenda are shown below.

ADDENDUM A

FLOW DIAGRAMS -- CLEANING OF CARGO TANKS AND DISPOSAL OF TANK WASHINGS/BALLAST CONTAINING RESIDUES OF CATEGORY X,Y, AND Z SUBSTANCES

- Note 1 : This flow diagram shows the basic requirements applicable to all age groups of ships and is for guidance only.
- Note 2 : All discharges into the sea are regulated by Annex II.
- Note 3 : Within the Antarctic area, any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.



RESOLUTION MEPC.118(52)
Adopted on 15 October 2004
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

<i>Ship details</i>	Stripping requirements (in litres)		
	Category X	Category Y	Category Z
New Ships: keel laid after 01/01/2007	75	75	75
IBC ships until 01/01/2007	100 +50 tolerance	100 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance
BCH ships	300 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance	900 + 50 tolerance
Other ships: keel-laid before 01/01/2007	N/A	N/A	Empty to the most possible extent

Cleaning and disposal procedures (CDP)						
(Start at the top of the column under the CDP number specified and complete each item procedure in the sequence where marked)						
No.	Operation	Procedure Number				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Strip tank and piping to maximum extent, at least in compliance with the procedures in section 3 of this Manual	X	X	X	X	X
2	Apply prewash in accordance with Addendum B of this Manual and discharge residue to reception facility	X	X			
3	Apply subsequent wash, additional to the prewash, with: a complete cycle of the cleaning machine(s) <i>for ships built before 1 July 1994</i> a water quantity not less than calculated with "k" \geq 1.0 <i>for ships built on or after 1 July 1994</i>		X			
4	Apply ventilation procedure in accordance with Addendum C of this Manual					X
5	Ballast tanks or wash tank to commercial standards	X		X	X	X
6	Ballast added to tank		X			
7	Conditions for discharge of ballast/residue/water mixtures other than prewash:					
	.1 <i>distance from land > 12 nautical miles</i>	X		X	X	
	.2 <i>ship's speed > 7 knots</i>	X		X	X	
	.3 <i>water depth > 25 metres</i>	X		X	X	
	.4 <i>Using underwater discharge (not exceeding permissible discharge rate)</i>	X		X		
8	Conditions for discharge of ballast:					
	.1 <i>distance from land > 12 nautical miles</i>		X			
	.2 <i>water depth > 25 metres</i>		X			
9	Any water subsequently introduced into a tank may be discharged into the sea without restrictions	X	X	X	X	X

ADDENDUM B

PREWASH PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain prewash procedures based on appendix 6 of Annex II. These procedures shall contain specific requirements for the use of the tank washing arrangements and equipment provided on the particular ship and include the following:

- .1 cleaning machine positions to be used;*
- .2 slops pumping out procedure;*
- .3 requirements for hot washing;*
- .4 number of cycles of cleaning machine (or time); and*
- .5 minimum operating pressures.*

ADDENDUM C

VENTILATION PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain ventilation procedures based on appendix 7 of Annex II. The procedures shall contain specific requirements for the use of the cargo tank ventilation system, or equipment, fitted on the particular ship and shall include the following:

- .1 ventilation positions to be used;*
- .2 minimum flow or speed of fans;*
- .3 procedures for ventilating cargo pipeline, pumps, filters, etc.; and*
- .4 procedures for ensuring that tanks are dry on completion.*

ADDENDUM D - ADDITIONAL INFORMATION AND OPERATIONAL INSTRUCTIONS REQUIRED OR ACCEPTED BY THE ADMINISTRATION

APPENDIX 5

ASSESSMENT OF RESIDUE QUANTITIES IN CARGO TANKS, PUMPS AND ASSOCIATED PIPING

1 Introduction

1.1 Purpose

1.1.1 The purpose of this appendix is to provide the procedure for testing the efficiency of cargo pumping systems.

1.2 Background

1.2.1 The ability of the pumping system of a tank to comply with regulation 12.1, 12.2 or 12.3 is determined by performing a test in accordance with the procedure set out in section 3 of this appendix. The quantity measured is termed the "stripping quantity". The stripping quantity of each tank shall be recorded in the ship's Manual.

1.2.2 After having determined the stripping quantity of one tank, the Administration may use the determined quantities for a similar tank, provided the Administration is satisfied that the pumping system in that tank is similar and operating properly.

2 Design criteria and performance test

2.1 The cargo pumping systems should be designed to meet the required maximum amount of residue per tank and associated piping as specified in regulation 12 of Annex II to the satisfaction of the Administration.

2.2 In accordance with regulation 12.5 the cargo pumping systems shall be tested with water to prove their performance. Such water tests shall, by measurement, show that the system meets the requirements of regulation 12. In respect of regulations 12.1 and 12.2 a tolerance of 50 litres per tank is acceptable.

3 Water performance test

3.1 Test condition

3.1.1 The ship's trim and list shall be such as to provide favourable drainage to the suction point. During the water test the ship's trim shall not exceed 3° by the stern, and the ship's list shall not exceed 1°.

3.1.2 The trim and list chosen for the water test shall be recorded. This shall be the minimum favourable trim and list used during the water test.

3.1.3 During the water test means shall be provided to maintain a back-pressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold (see figures 5-1 and 5-2).

3.1.4 The time taken to complete the water test shall be recorded for each tank, recognizing that this may need to be amended as a result of subsequent tests.

3.2 Test procedure

3.2.1 Ensure that the cargo tank to be tested and its associated piping have been cleaned and that the cargo tank is safe for entry.

3.2.2 Fill the cargo tank with water to a depth necessary to carry out normal end of unloading procedures.

3.2.3 Discharge and strip water from the cargo tank and its associated piping in accordance with the proposed procedures.

3.2.4 Collect all water remaining in the cargo tank and its associated piping into a calibrated container for measurement. Water residues shall be collected, *inter alia*, from the following points:

- .1 the cargo tank suction and its vicinity;
- .2 any entrapped areas on the cargo tank bottom;
- .3 the low point drain of the cargo pump; and
- .4 all low point drains of piping associated with the cargo tank up to the manifold valve.

3.2.5 The total water volumes collected above determine the stripping quantity for the cargo tank.

3.2.6 Where a group of tanks is served by a common pump or piping, the water test residues associated with the common system(s) may be apportioned equally among the tanks provided that the following operational restriction is included in the ship's approved Manual: "For sequential unloading of tanks in this group, the pump or piping is not to be washed until all tanks in the group have been unloaded."

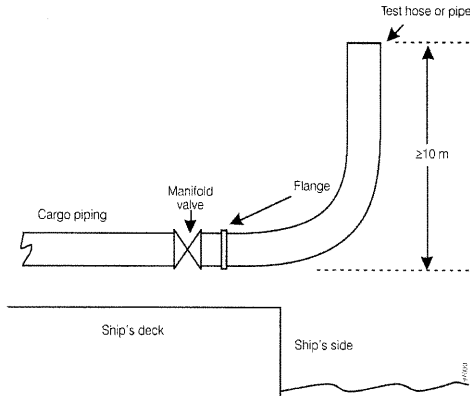


Figure 5-1

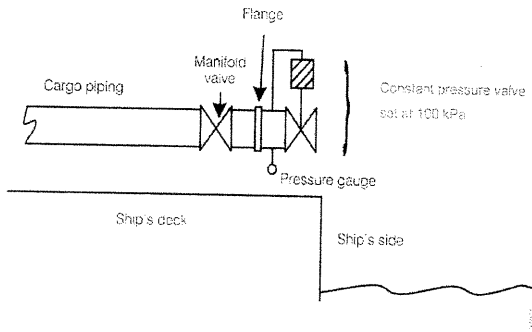


Figure 5-2

The above figures illustrate test arrangements that would provide a backpressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold.

APPENDIX 6

PREWASH PROCEDURES

A For ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet, operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the tank cleaning machine (rotation through 360°).

5 After washing, the tank cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter, and discharge to shore reception facilities shall be continued until the tank is empty.

Prewash procedures for Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible tanks shall be heated prior to washing.

2 Residues in hatches and manholes shall preferably be removed prior to the prewash.

3 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

4 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

5 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) unless the properties of such substances make the washing less effective.

6 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the machine (rotation through 360°).

7 After washing, the cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter, and discharge to shore reception facilities shall be continued until the tank is empty.

Table 6-1 -- Number of cleaning machine cycles to be used in each location

Category of substance	Number of cleaning machine cycles	
	Non-Solidifying Substances	Solidifying Substances
Category X	1	2
Category Y	1/2	1

B For ships built on or after 1 July 1994 and recommendatory for ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed and how the minimum volumes of washing media to be used shall be determined. Smaller volumes of washing media may be used based on actual verification testing to the satisfaction of the Administration. Where reduced volumes are approved an entry to that effect must be recorded in the Manual.

If a medium other than water is used for the prewash, the provisions regulation 13.5.1 apply.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances without recycling

1 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s), operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

5 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures for Solidifying Substances without recycling

6 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible, tanks should be heated prior to washing.

7 Residues in hatches and manholes should preferably be removed prior to the prewash.

8 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

9 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

10 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

11 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

12 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures with recycling of washing medium

13 Washing with a recycled washing medium may be adopted for the purpose of washing more than one cargo tank. In determining the quantity, due regard must be given to the expected amount of residues in the tanks and the properties of the washing medium and whether any initial rinse or flushing is employed. Unless sufficient data are provided, the calculated end concentration of cargo residues in the washing medium shall not exceed 5% based on nominal stripping quantities.

14 The recycled washing medium shall only be used for washing tanks having contained the same or similar substance.

15 A quantity of washing medium sufficient to allow continuous washing shall be added to the tank or tanks to be washed.

16 All tank surfaces shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high pressure. The recycling of the washing medium may either be within the tank to be washed or via another tank, e.g. a slop tank.

17 The washing shall be continued until the accumulated throughput is not less than that corresponding to the relevant quantities given in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

18 Solidifying Substances and substances with viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) when water is used as the washing medium, unless the properties of such substances make the washing less effective.

19 After completing the tank washing with recycling to the extent specified in paragraph 17, the washing medium shall be discharged and the tank thoroughly stripped. Thereafter, the tank

shall be subjected to a rinse, using clean washing medium, with continuous drainage and discharged to a reception facility. The rinse shall as a minimum cover the tank bottom and be sufficient to flush the pipelines, pump and filter.

Minimum quantity of water to be used in a prewash

20 The minimum quantity of water to be used in a prewash is determined by the residual quantity of noxious liquid substance in the tank, the tank size, the cargo properties, the permitted concentration in any subsequent wash water effluent, and the area of operation. The minimum quantity is given by the following formula:

$$Q=k(15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1000)$$

where

Q = the required minimum quantity in m³

r = the residual quantity per tank in m³. The value of r shall be the value demonstrated in the actual stripping efficiency test, but shall not be taken lower than 0.100 m³ for a tank volume of 500 m³ and above and 0.040 m³ for a tank volume of 100 m³ and below. For tank sizes between 100 m³ and 500 m³ the minimum value of r allowed to be used in the calculations is obtained by linear interpolation.

For Category X substances the value of r shall either be determined based on stripping tests according to the Manual, observing the lower limits as given above, or be taken to be 0.9 m³.

V = tank volume in m³

k = a factor having values as follows:

Category X, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance, k = 1.2

Category X, Solidifying or High-Viscosity Substance, k = 2.4

Category Y, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance, k = 0.5

Category Y, Solidifying or High-Viscosity Substance, k = 1.0

The table below is calculated using the formula with a k factor of 1 and may be used as an easy reference.

Stripping quantity (m ³)	Tank volume (m ³)		
	100	500	3000
<0.04	1.2	2.9	5.4
.10	2.5	2.9	5.4
.30	5.9	6.8	12.2
.90	14.3	16.1	27.7

21 Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 13 are met, taking into account the substances the ship is certified to carry. The prewash volume so verified shall be adjusted for other prewash conditions by application of the factor k as defined in paragraph 20.

APPENDIX 7

VENTILATION PROCEDURES

- 1 Cargo residues of substances with a vapour pressure greater than 5 KPa at 20°C may be removed from a cargo tank by ventilation.
- 2 Before residues of Noxious Liquid Substances are ventilated from a tank the safety hazards relating to cargo flammability and toxicity shall be considered. With regard to safety aspects, the operational requirements for openings in cargo tanks in SOLAS 74, as amended, the International Bulk Chemical Code, the Bulk Chemical Code, and the ventilation procedures in the International Chamber of Shipping (ICS) Tanker Safety Guide (Chemicals) should be consulted.
- 3 Port authorities may also have regulations on cargo tank ventilation.
- 4 The procedures for ventilation of cargo residues from a tank are as follows:
 - .1 the pipelines shall be drained and further cleared of liquid by means of ventilation equipment;
 - .2 the list and trim shall be adjusted to the minimum levels possible so that evaporation of residues in the tank is enhanced;
 - .3 ventilation equipment producing an airjet which can reach the tank bottom shall be used. Figure 7-1 could be used to evaluate the adequacy of ventilation equipment used for ventilating a tank of a given depth;
 - .4 ventilation equipment shall be placed in the tank opening closest to the tank sump or suction point;
 - .5 ventilation equipment shall, when practicable, be positioned so that the airjet is directed at the tank sump or suction point and impingement of the airjet on tank structural members is to be avoided as much as possible; and
 - .6 ventilation shall continue until no visible remains of liquid can be observed in the tank. This shall be verified by a visual examination or an equivalent method.

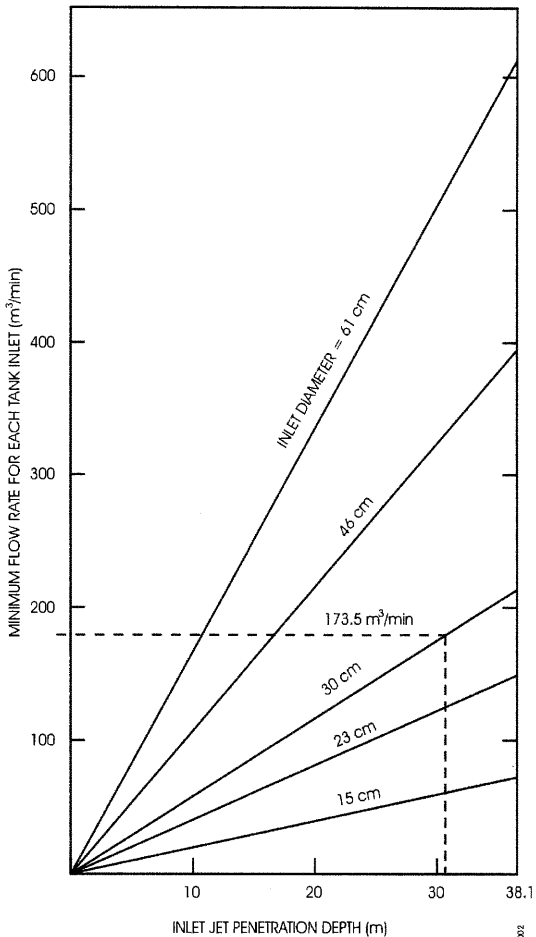


Figure 7-1. Minimum flow rate as a function of jet penetration depth.
Jet penetration depth shall be compared against tank height.

MEPC.132(53) SAYILI KARAR

22 Temmuz 2005 tarihinde kabul edilmiştir

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL Ek VI ve NO_x Teknik Kodunda yapılan değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin ("Komite") işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1997 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesindeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeye ilişkin 1978 Protokolünün (bundan böyle "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeyi tadil eden 1997 Protokolünün (bundan böyle "1997 Protokolü" olarak anılacaktır) 4. maddesini KAYDEDEREK,

1997 Protokolü ile 1973 Sözleşmesine Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar başlıklı Ek VI'nın (bundan böyle "Ek VI" olarak anılacaktır) eklendiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Ek VI'nın 2(5) sayılı kuralının NO_x Teknik Kodunun prosedürünün değişikliğini belirttiğini de AYRICA KAYDEDEREK;

Ek VI ve NO_x Teknik Kodu için önerilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen Ek VI ve NO_x Teknik Kodunda yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin 22 Mayıs 2006 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 22 Kasım 2006 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4. Genel Sekreterden, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmenin tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreterden, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmeye Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER; ve
6. Tarafları, değişikliklerin beklenen yürürlüğe girme tarihinden önce kendi bayraklarını taşımaya yetkili gemiler için mümkün olan en kısa sürede Harmonize Sörvey ve Sertifikasyon Sistemi (HSSC) ile ilgili olarak Ek VI'da yukarıda bahsedilen değişikliklerin uygulanmasını değerlendirmeye ve diğer Tarafları Ek VI için HSSC kapsamında verilen sertifikaları kabul etmeye DAVET EDER.

EK

**MARPOL EK VI ve NO, TEKNİK
KODUNDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

**A. MARPOL Ek VI'da Yapılan
Değişiklikler**

Kural 2

1 Mevcut paragraf (13)'ten sonra aşağıdaki yeni paragraf (14) eklenmiştir:

"(14) *Yıldönümü tarihi* her yıl Uluslararası Petrolle Kirilenmenin Önlenmesi Belgesinin sona erdiği tarihe denk gelen ay ve günü ifade eder."

Kural 5

2 Mevcut başlık aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Sörveyler"

3 Mevcut kural 5 aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"(1) 400 gros tonilato ve üzerindeki her gemi ile her sabit ve yüzer sondaj kulesi ve diğer platformlar aşağıda belirtilen sörveylere tabidir:

- (a) Gemi hizmete alınmadan veya bu Ekin 6. kuralı uyarınca gerekli sertifika ilk kez düzenlenmeden önce bir ilk sörvey. Bu sörvey, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kodun yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır;
- (b) Bu Ekteki kural 9(2), 9(5), 9(6) veya 9(7)'nin geçerli olduğu durumlar haricinde, beş yılı aşmamak kaydıyla İdare tarafından belirlenen aralıklarla yapılacak bir yenileme sörveyi. Bu yenileme sörveyi, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kodun yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır;
- (c) Bu kuralda paragraf 1(d)'de belirtilen yıllık sörveylerden birinin yerini almak üzere, sertifikanın ikinci yıldönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde veya sertifikanın üçüncü yıldönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde bir ara sörvey yapılır. Ara sörvey, ekipmanların ve düzenlemelerin Kodun yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun ve iyi durumda olduğundan emin olacak şekilde yapılır. Bu ara sörveyler, bu Ekteki kural 6 veya 7 kapsamında düzenlenen sertifikada tasdik edilir;
- (d) Bu kuralda paragraf (1)(a)'da bahsedilen ekipmanlar, sistemler, donanımlar, mekanizmalar ve malzemelerin genel bir muayenesi de dahil olmak üzere, bu unsurların bu kuraldaki paragraf (4)'e uygun olarak bakımlarının yapıldığından ve geminin kullanılacağı hizmet için yeterli seviyede bulunduğundan emin olmak için, sertifikanın her yıldönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde yıllık sörvey yapılır. Bu yıllık sörveyler, bu Ekteki kural 6 veya 7 kapsamında düzenlenen sertifikada tasdik edilir; ve

- (e) Bu kuralda paragraf (4)'te öngörülen incelemelerden kaynaklanan bir onarımdan sonra veya herhangi bir önemli onarım veya yenileme yapıldığında, koşullara bağlı olarak genel veya kısmi bir ilave sörvey yapılır. Sörvey, gerekli onarım veya yenilemelerin etkili bir şekilde yapıldığından, bu onarım veya yenilemelerin malzeme ve işçiliğinin her bakımdan tatmin edici olduğundan ve geminin her bakımdan bu Ek'in şartlarına uygun olduğundan emin olacak şekilde gerçekleştirilir.
- (2) 400 gros tonilato altındaki gemilerde İdare, bu Ek'in uygulanabilir hükümlerine uyulmasını sağlamak için uygun önlemleri alabilir.
- (3) (a) Bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasına ilişkin olarak gemilerin sörveyleri, İdarenin yetkilileri tarafından yapılır. Ancak İdare, sörveyleri bu amaç için görevlendirdiği sörveyörlere veya tarafınca tanınan kuruluşlara yaptırabilir. Bu kuruluşlar, Örgüt tarafından kabul edilen yönergelere uyar.
- (b) Motorlar ve ekipmanlarının bu Ek'in 13. kuralına uygunluğuna ilişkin sörvey, NO_x Teknik Koduna göre gerçekleştirilir;
- (c) Görevlendirilmiş bir sörveyör veya tanınmış bir kuruluş, ekipmanın durumunun, sertifikada yer alan bilgilerle önemli ölçüde uyuşmadığını belirlediğinde, düzeltici eylemin gerçekleştirilmesini sağlar ve İdareyi zamanında bilgilendirir. Bu düzeltici eylem gerçekleştirilmediğinde sertifika İdare tarafından geri çekilmelidir. Gemi başka bir Tarafın limanında ise liman Devletinin ilgili makamları da derhal bilgilendirilir. İdarenin bir yetkilisi, görevlendirilmiş bir sörveyör veya tanınmış kuruluşun, liman Devletinin ilgili makamlarını bilgilendirmesi üzerine, ilgili liman Devletinin Hükümeti, bu kural kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeleri için bu yetkili, sörveyör veya kuruluşu gerekli yardımı sağlar.
- (d) İlgili İdare, her halükarda sörveyin eksiksizliğini ve etkinliğini garanti eder ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri sağlamayı taahhüt eder.
- (4) (a) Ekipmanın bakımı bu Ek'in hükümlerine uygun olacak ve sörvey kapsamındaki ekipman, sistemler, donanımlar, düzenlemeler veya malzemelerde İdarenin açık onayı olmaksızın hiçbir değişiklik yapılmaz. Bu donanım ve ekipmanların, bu Ek'in hükümlerine uygun donanım ve ekipmanlarla doğrudan değiştirilmesine izin verilir.
- (b) Bir gemide bir kaza meydana geldiğinde veya bu Ek kapsamındaki ekipmanların etkinliğini veya eksiksizliğini önemli ölçüde etkileyen bir kusur tespit edildiğinde, geminin kaptanı veya donatanı en kısa zamanda İdareye, görevlendirilmiş bir sörveyöre veya ilgili sertifikayı vermekten sorumlu tanınmış kuruluşu durumu bildirir."

Kural 6

- 4 Mevcut başlık aşağıdaki ile değiştirilmiştir:
"Sertifikanın düzenlenmesi veya onaylanması"
5 Mevcut kural 6 aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"(1) Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası, bu Ek'in 5. kuralının hükümlerine uygun olarak bir başlangıçveya yenileme sörveyinden sonra aşağıdakilere verilir:

- (a) diğer Tarafların yetkisi altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine sefer yapan 400 gros tonilato ve üzerindeki tüm gemiler ve
(b) 1997 Protokolünün diğer Taraflarının egemenliği veya yetkisi altındaki sulara sefer yapan platformlar ve sondaj kuleleri.

(2) 1997 Protokolünün yürürlüğe girdiği tarihten önce inşa edilen gemilere, hiçbir durumda 1997 Protokolünün yürürlüğe girmesinden üç yıl sonra olmamak kaydıyla, 1997 Protokolünün yürürlüğe girmesinden sonra planlanan ilk kuru havuzlamadan sonra olmayacak şekilde, bu kuralın paragraf (1)'i uyarınca Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası verilir.

(3) Bu sertifika, İdare tarafından veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kişi veya kuruluş tarafından verilir veya onaylanır. İdare, her halükarda Sertifikanın tüm sorumluluğunu üstlenir."

Kural 7

- 6 Mevcut başlık aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Sertifikanın Diğer Bir Taraf Ülke Tarafından Düzenlenmesi Veya Onaylanması"

- 7 Mevcut kural 7 aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"(1) 1997 tarihli Protokole Taraf bir Devletin Hükümeti, İdarenin talebi üzerine, bir geminin sörveyini yaptırabilir ve bu Ek'in hükümlerine uyulduğuna ikna olması halinde, Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikasını düzenler veya düzenlenmesi için yetki verir ve uygun olduğu durumlarda, bu Eke uygun olarak bu Sertifikayı gemide onaylar veya onaylanması için yetki verir.

(2) Sertifikanın bir kopyası ve sörvey raporunun bir kopyası talepte bulunan İdareye mümkün olan en kısa sürede iletilir.

(3) Bu şekilde düzenlenen bir sertifika, İdarenin talebi üzerine verildiğine dair bir beyan içerir ve bu Ek'in 6. kuralı uyarınca düzenlenen sertifika ile aynı etki ve geçerliliğe sahip olur.

(4) 1997 tarihli Protokole Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için, Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası düzenlenmez."

Kural 8

8 Mevcut kural 8 aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası, bu Ek'in lahika I'inde verilen örneğe uygun formda düzenlenir ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde hazırlanır. Sertifikayı veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olur."

Kural 9

9 Mevcut kural 9 aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

(1) Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası, İdare tarafından belirlenen ve beş yılı geçmeyecek bir süre için düzenlenir.

(2) (a) Paragraf (1)'de belirtilen şartlara bakılmaksızın, yenileme sövreyinin mevcut sertifikanın sona erme tarihinden üç ay öncesine kadar tamamlanmış olması halinde yeni sertifikanın geçerliliği, yenileme sövreyinin tamamlanma tarihinden başlar ve mevcut sertifikanın sona erme tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar devam eder.

(b) Yenileme sövreyinin mevcut sertifikanın sona erme tarihinden sonra tamamlanmış olması halinde yeni sertifika, yenileme sövreyinin tamamlanma tarihinden mevcut sertifikanın sona erme tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur.

(c) Yenileme sövreyinin mevcut sertifikanın sona erme tarihinden üç aydan fazla süre önce tamamlanmış olması halinde yeni sertifika, yenileme sövreyinin tamamlanma tarihinden yenileme sövreyinin tamamlanma tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur.

(3) Bir sertifikanın beş yıldan daha kısa bir süre için düzenlenmiş olması halinde İdare, sertifikanın geçerliliğini, beş yıllık bir sertifikanın düzenlendiği durumda geçerli olan bu Ek'in 5(1)(c) ve 5(1)(d) sayılı kurallarında belirtilen sövreyelerin uygun biçimde yapılması şartıyla, geçerlilik süresinin sona ermesinden sonra paragraf (1)'de belirtilen azami döneme kadar uzatabilir.

(4) Yenileme sövreyinin tamamlanmış olması ve mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ermesinden önce yeni bir sertifikanın düzenlenememesi veya gemiye koyulamaması durumunda, İdare tarafından yetkilendirilen kişi veya kuruluş mevcut sertifikayı onaylayabilir ve bu sertifika, sona erme tarihinden itibaren beş ayı geçmeyecek ek bir süre için geçerli olarak kabul edilir.

(5) Sertifikanın süresi dolduğunda gemi sövrey yapılacak limanda değilse, İdare sertifikanın geçerlilik süresini uzatabilir, ancak bu uzatma yalnızca, geminin sövreyin yapılacağı limana olan seferini tamamlamasına izin vermek amacıyla ve sadece bunu yapmanın uygun ve makul görüldüğü durumlarda yapılır. Hiçbir sertifika üç aydan daha uzun bir süre uzatılmaz ve uzatma verilen bir gemi, sövreye tabi tutulacağı limana vardığında yeni bir sertifika olmadan bu uzatmaya dayanarak o limandan ayrılma hakkına sahip olmaz. Yenileme sövreyi tamamladığında, yeni sertifika, mevcut sertifikanın uzatmanın verilmesinden önceki sona erdiği tarihinden itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

(6) Kısa seferler yapan bir gemiye verilen ve bu kuralın yukarıdaki hükümleri uyarınca uzatılmamış olan bir sertifikanın geçerliliği, üzerinde belirtilen sona erme tarihinden itibaren bir aylık bir süre için İdare tarafından uzatılabilir. Yenileme sömveyi tamamladığında, yeni sertifika, mevcut sertifikanın uzatmanın verilmesinden önceki sona erdiği tarihinden itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

(7) İdare tarafından belirlenen özel durumlarda, yeni bir sertifikanın bu kuraldaki paragraf (2)(b), (5) veya (6)'da öngöröldüğü şekilde mevcut sertifikanın sona erme tarihinden itibaren tarihlendirilmesi gerekmez. Bu özel durumlarda yeni sertifika, yenileme sömveyinin tamamlanmasından itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.

(8) Bu Ek'in 5. kuralında belirtilen süreden önce yıllık veya ara sömvey tamamlanmış ise:

- (a) sertifika üzerindeki yıldönümü tarihi, sömveyin tamamlandığı tarihten üç ay sonra olmayacak şekilde onaylanarak başka bir tarihe değiştirilir;
- (b) bu Ek'in 5. kuralı ile öngörölen sonraki yıllık veya ara sömvey, yeni yıldönümü tarihi kullanılarak kuralda öngörölen aralıklarla tamamlanır;
- (c) bu Ek'in 5. kuralında öngörölen sömveyler arasındaki maksimum zaman aralıklarının aşılması için bir veya birden fazla yıllık veya ara sömvey yapılması kaydıyla, sona erme tarihi aynı bırakılabilir.

(9) bu Ek'teki kural 6 ve 7 kapsamında düzenlenen bir sertifika, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirir:

- (a) ilgili sömveylerin bu Ekteki kural 5(1) kapsamında belirtilen süreler içinde tamamlanmaması;
- (b) sertifikanın bu Ek'teki kural 5(1)(c) veya 5(1)(d) uyarınca onaylanmamış olması;
- (c) geminin başka bir Devletin bayrağına geçmesi. Yeni bir sertifika ancak, yeni sertifikayı veren Hükümetin geminin bu Ekteki kural 5(4)(a)'nın gerekliliklerine uygun olduğuna tamamen ikna olması halinde düzenlenir. Taraflar arasında bir transfer söz konusu olduğunda, transferin yapılmasından itibaren üç ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıma hakkına sahip olduğu bayrağın ait olduğu Tarafın Hükümeti, geminin bayrak değişimi öncesinde taşıdığı sertifikanın suretlerini ve varsa ilgili sömvey raporlarının suretlerini İdareye en kısa zamanda iletir."

Kural 14

10 Kural 14(3)(a)'daki "ve" sözcüğünün önüne şu ifade eklenmiştir:

" , Ek V kural 5(1)(f)'de tanımlandığı üzere Kuzey Denizi alanı;"

Lahika I - IAPP Sertifikası Formu

11 Mevcut Lahika I "IAPP Sertifikası Formu" aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"ULUSLARARASI HAVA KİRLİLİĞİNİ ÖNLEMESERTİFİKASI

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 Protokolü ile değiştirildiği şekliyle ve MEPC.132(53) sayılı kararlar tadil edilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeyi (bundan böyle "Sözleşme olarak anılacaktır) değiştirmeye yönelik 1997 tarihli Protokolün hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)

yetkili:.....

(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri*

Geminin adı

Ayrırt edici sayı veya harfler.....

Tescil limanı

Gros tonlatosu.....

IMO Numarası⁺

Gemi tipi:

tanker

tanker harici gemi

* Alternatif olarak, geminin bilgileri kutulara yatay olarak yerleştirilebilir.

⁺ Örgüt tarafından A.600(15) sayılı kararlar kabul edilen IMO gemi kimlik numarası planına göre.

BU BELGE AŞAĞIDAKİLERİ TASDİK EDER:

1. Gemi, Sözleşme Ek VI'daki 5. kuralın gerekliliklerine uygun olarak sörveye tabi tutulmuştur ve
2. Yapılan sörveye neticesinde, ekipmanların, sistemlerin, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Sözleşme Ek VI'daki geçerli gerekliliklere tam olarak uygun olduğu tasdik olunur.

Bu Sertifikanın düzenlenmesini sağlayan sörveyin tamamlanma tarihi: (gg/aa/yyyy):

Bu sertifika şu tarihe kadar geçerlidir:
.....[†] ve Sözleşmenin VI. Ek'inin 5. kuralına uygun olarak sörveyelere tabidir.

Verildiği yer
(Sertifikanın verildiği yer)

.....
(Verildiği tarih)

.....
(Sertifikayı veren yetkilinin
imzası)

(Makamın damgası veya mührü)

[†] Sözleşme Ek VI kural 9(1) uyarınca İdare tarafından belirtilen sona erme tarihini belirtiniz. Bu tarihin günü ve ayı, Sözleşme Ek VI kural 9(8) uyarınca değiştirilmedikçe, Sözleşme Ek VI kural 2(14)'te tanımlanan yıl dönümü tarihine karşılık gelir.

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERE İLİŞKİN ONAY

Sözleşme Ek IV kural 5 ile gerekli kılmın şekilde yapılan bir sömveyde, geminin Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu tasdik eder:

Yıllık sömvey:

İmza:.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)

Yıllık/Ara* sömvey:

İmza:.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)

Yıllık/Ara* sömvey:

İmza:.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)

Yıllık sömvey:

İmza:.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)

* Uygun şekilde siliniz.

KURAL 9(8)(c) UYARINCA YILLIK/ARA SÖRVEY

Sözleşme Ek IV kural 9(8)(c) uyarınca gerçekleştirilen bir yıllık/ara* sörveyde, geminin Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bulunduğunu tasdik eder:

İmza:.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)

KURAL 9(3)'ÜN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA 5 YILDAN DAHA KISA BİR SÜRE İÇİN GEÇERLİ OLAN SERTİFİKALARIN UZATILMASINA İLİŞKİN ONAY

Gemi, Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygundur ve bu sertifika, Sözleşme Ek IV kural 9(3) uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:.....

İmza:.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)

* Uygun şekilde siliniz.

**YENİLEME SÖRVEYİNİN TAMAMLANDIĞI VE KURAL 9(4)'ÜN
GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA ONAY**

Gemi, Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygundur ve bu sertifika, Sözleşme Ek VI kural 9(4)
uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul edilir:

.....

İmza:.....

(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)

**KURAL 9(5) VEYA 9(6)'NİN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA
SERTİFİKANIN GEÇERLİLİĞİNİN TANINAN EK SÜRE KADAR VEYA GEMİ
SÖRVEY LİMANINA ULAŞANA KADAR UZATILMASINA İLİŞKİN ONAY**

Bu sertifika, Sözleşme Ek VI kural 9(5) veya 9(6)* uyarınca şu tarihe kadar geçerli olarak kabul
edilir:

İmza:.....

(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)

**KURAL 9(8)'İN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA YIL DÖNÜMÜ
TARİHİNİN İLERİYE ALINMASINA İLİŞKİN ONAY**

Sözleşme Ek VI kural 9(8) uyarınca yeni yıldönümü tarihi
..... olarak belirlenmiştir.

İmza:.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)

Sözleşme Ek VI kural 9(8) uyarınca yeni yıldönümü tarihi
..... olarak belirlenmiştir.

İmza:.....
(Yetkili görevlinin imzası)

Yer:.....

Tarih:.....

(Makamın damgası veya mührü)"

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi (IAPP) Sertifikasına ilave

İNŞA VE EKİPMAN KAYDI

12 Notların 2. paragrafı aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"2 Bu kayıt asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde yapılır. Sertifikayı veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olur."

B. NO_x Teknik Kodunda yapılan değişiklik

1 Paragraf 5.2.1'in sonuna aşağıdaki cümle eklenmiştir:

"Belirgin teknik sebeplerden dolayı bu gerekliliğe uyulmasının mümkün olmadığı durumlarda fa 0,93 ile 1,07 aralığında olur."

Lahika 1

Uluslararası Makine Hava Kirliliğini Önleme (EIAPP) Sertifikasının Formu Uluslararası Makine Hava Kirliliğini Önleme Sertifikasına (EIAPP) İlave

İNŞAAT KAYDI, TEKNİK DOSYA VE DOĞRULAMA ARAÇLARI

2 Notların 2. paragrafı aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"2 Bu kayıt asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde yapılır. Sertifikayı veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olur."

RESOLUTION MEPC.132(53)
Adopted on 22 July 2005
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO
RESOLUTION MEPC.132(53)

Adopted on 22 July 2005

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

(Amendments to MARPOL Annex VI and the NO_x Technical Code)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee ("the Committee") conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (herein after referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships is added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that regulation 2(5) of Annex VI specifies the amendment procedure of the NO_x Technical Code,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to Annex VI and the NO_x Technical Code,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI and the NO_x Technical Code, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 22 May 2006, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 22 November 2006 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and
6. INVITES Parties to consider the application of the aforesaid amendments to Annex VI with regard to the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) as soon as practicable to ships entitled to fly their flag before the expected date of entry into force of the amendments, and invites other Parties to accept the certificates issued under the HSSC for Annex VI.

ANNEX

**AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI
AND THE NO_x TECHNICAL CODE**

A. Amendments to MARPOL Annex VI

Regulation 2

1 The following new paragraph (14) is added after existing paragraph (13):

“(14) *Anniversary date* means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate.”

Regulation 5

2 The existing title is replaced by the following:

“Surveys”

3 The existing regulation 5 is replaced by the following:

“(1) Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;
- (b) A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9(2), 9(5), 9(6) or 9(7) of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;
- (c) An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph (1)(d) of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;
- (d) An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph (1)(a) of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph (4) of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and

- (e) An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph (4) of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.
- (2) In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.
- (3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization.
- (b) The survey of engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the NO_x Technical Code.
- (c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, they shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate should be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation.
- (d) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (4) (a) The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.
- (b) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, which substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor, or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.”

Regulation 6

- 4 The existing title is replaced by the following:

“Issue or Endorsement of Certificate”

- 5 The existing regulation 6 is replaced by the following:

“(1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

- (a) any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and
- (b) platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties to the Protocol of 1997.

(2) Ships constructed before the date of entry into force of the Protocol of 1997 shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph (1) of this regulation no later than the first scheduled drydocking after entry into force of the Protocol of 1997, but in no case later than three years after entry into force of the Protocol of 1997.

(3) Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.”

Regulation 7

- 6 The existing title is replaced by the following:

“Issue or Endorsement of a Certificate by another Government”

- 7 The existing regulation 7 is replaced by the following:

“(1) The Government of a Party to the Protocol of 1997 may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

(2) A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

(4) No International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party to the Protocol of 1997.”

Regulation 8

8 The existing regulation 8 is replaced by the following:

“The International Air Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix I to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of dispute or discrepancy.”

Regulation 9

9 The existing regulation 9 is replaced by the following:

“(1) An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

(2) (a) Notwithstanding the requirements of paragraph (1) of this regulation, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

(b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

(c) When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

(3) If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1) of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 5(1)(c) and 5(1)(d) of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

(4) If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

(5) If a ship, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

(6) A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

(7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph (2)(b), (5) or (6) of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

(8) If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 5 of this Annex, then:

- (a) the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- (b) the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 5 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;
- (c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 5 of this Annex are not exceeded.

(9) A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5(1) of this Annex;
- (b) if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5(1)(c) or 5(1)(d) of this Annex;
- (c) upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 5(4)(a) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.”

Regulation 14

10 The following words are added in regulation 14(3)(a) before the word “and”:

“, the North Sea area as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V;”

Appendix I - Form of IAPP Certificate

11 The existing Appendix I "Form of IAPP Certificate" is replaced by the following:

"INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as amended by resolution MEPC.132(53), (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
*(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)*

Particulars of ship*

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

IMO Number⁺

Type of ship:

tanker

ship other than a tanker

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

⁺ In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
2. That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: dd/mm/yyyy

This certificate is valid until †
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Issued at
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

† Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9(1) of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2(14) of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9(8) of Annex VI of the Convention.

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

**ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE
WITH REGULATION 9(8)(c)**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 9(8)(c) of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID
FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 9(3) APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 9(3) of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION 9(4) APPLIES**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 9(4) of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL
REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE
REGULATION 9(5) OR 9(6) APPLIES**

This certificate shall, in accordance with regulation 9(5) or 9(6)* of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 9(8) APPLIES**

In accordance with regulation 9(8) of Annex VI of the Convention, the new anniversary date
is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9(8) of Annex VI of the Convention, the new anniversary date
is

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Supplement to International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

12 Paragraph 2 of the Notes is replaced by the following:

“2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.”

B. Amendment to the NO_x Technical Code

1 The following words are added at the end of paragraph 5.2.1:

“If, for evident technical reasons, it is not possible to comply with this requirement, *f_a* shall be between 0.93 and 1.07.”

Appendix 1

Form of Engine International Air Pollution Prevention (EIAPP) Certificate Supplement to Engine International Air Pollution Prevention (EIAPP) Certificate

RECORD OF CONSTRUCTION, TECHNICAL FILE AND MEANS OF VERIFICATION

2 Paragraph 2 of the Notes is replaced by the following:

“2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.”

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN
EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Kural 1'de yapılan değişiklikler, Kural 12'Aya yapılan eklemeler, IOPP Sertifikasında
yapılan dolaylı değişiklikler ve MARPOL 73/78'in
revize edilmiş Ek I'nin 21. kuralında yapılan değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen
Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü
Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır)
değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL
73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve
kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin
Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16.
maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesine DİKKAT
ÇEKEREK,

MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek I'nin MEPC.117(52) sayılı kararla kabul edildiğini ve 1
Ocak 2007'de yürürlüğe girmesinin beklendiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Kural 1'de önerilen değişiklikleri, önerilen yeni kural 12'A'yı, IOPP Sertifikasının Ek'inde
yapılan dolaylı değişiklikleri (Form A ve B) ve MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek I'nin 21.
kuralında önerilen değişiklikleri DİKKATE ALARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde
belirtilen MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek I'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin
üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde
50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmedeği sürece söz
konusu değişikliklerin 1 Şubat 2007 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda
bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ağustos 2007 tarihinde yürürlüğe
gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu
kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf
Devletlerine iletmesini TALEP EDER; ve
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf
olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-2-

EK

REVİZE EDİLMİŞ MARPOL EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 Kural 1'de paragraf 28.9'un eklenmesi

Kural 1'in mevcut paragrafı 28.8'den sonra aşağıdaki yeni paragraf 28.9 eklenmiştir:

“28.9 1 Ağustos 2010'da veya sonrasında teslim edilen gemi, şu anlama gelir:

- .1 inşa sözleşmesi 1 Ağustos 2007 veya sonrasında imzalanmış olanlar; veya
- .2 bir inşa sözleşmesi yoksa omurganın kızağa konulması veya benzeri bir yapım aşaması tarihi 1 Şubat 2008 veya sonrasında olanlar; veya
- .3 1 Ağustos 2010'da veya sonrasında teslim edilecekler. Veya
- .4 büyük bir dönüşüm geçirenler:

- .1 sözleşmesi 1 Ağustos 2007 sonrasında imzalanmış olanlar; veya
- .2 sözleşmesi yoksa, 1 Şubat 2008 tarihinden sonra inşasına başlananlar; veya
- .3 1 Ağustos 2010 tarihinden sonra tamamlananlar.”

2 Yakıt tankının korunmasına ilişkin yeni kural 12A'nın eklenmesi

Mevcut kural 12'den sonra aşağıdaki yeni kural 12A eklenmiştir:

“Kural 12A - Yakıt tankının korunması

1 Bu kural, bu Ek'in 1.28.9 kuralında tanımlandığı gibi, 1 Ağustos 2010 tarihinde veya sonrasında teslim edilen toplam yakıt kapasitesi 600 m³ ve üzeri olan tüm gemilere uygulanacaktır.

2 Yakıt taşımak için kullanılan tankların yerlerinin belirlenmesinde bu kuralın uygulanması, bu Ek'in 19. kuralının hükümlerini kapsamaz.

3 Bu kuralın amaçları doğrultusunda aşağıdaki tanımlar geçerli olacaktır:

- .1 "Yakıt", taşıdığı geminin tahrik ve yardımcı makineleri ile bağlantılı olarak yakıt olarak kullanılan herhangi bir yakıt anlamına gelir.
- .2 “Yükleme hattı draftı (d_s)”, geminin ortasında kalıp temel hattından gemiye tahsis edilecek yaz fribord draftına karşılık gelen su hattına olan metre cinsinden düşey mesafedir.
- .3 “Boş gemi draftı”, hafif ağırlığa karşılık gelen, gemi ortasındaki kalıp draftıdır.

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-3-

4. "Kısmi yük hattı draftı (d_p)", boş gemi draftı ve yükleme hattı draftı (d_s) arasındaki farka %60 ilave edilen boş gemi draftıdır. Kısmi yük hattı draftı (d_p), metre cinsinden ölçülür.
 5. "Su hattı d_B ", geminin ortasında kalıp temel hattından derinliğin D_s %30'una karşılık gelen su hattına olan metre cinsinden düşey mesafedir.
 6. "Genişlik B_s ", en derin yükleme hattı draftında d_s veya altında, geminin metre cinsinden en büyük kalıp genişliğidir.
 7. "Genişlik B_B ", su hattında d_B veya altında, geminin metre cinsinden en büyük kalıp genişliğidir.
 8. "Derinlik D_s " geminin ortasından üst güvertenin yan tarafına ölçülen metre cinsinden kalıp derinliktir. Uygulamanın amacı bakımından, "üst güverte", kış tepe perdeleri hariç, su geçirmez enine perdelerin uzandığı en yüksek güverte anlamına gelir.
 9. "Uzunluk L", omurganın tepesinden ölçülen kalıp derinliğinin en az % 85'inde, su hattı üzerindeki toplam uzunluğun %96'sı veya daha büyük olması halinde, aynı su hattı üzerinde geminin kış tarafının önünden dümen roduna kadar olan uzunluktur. Omurganın eğimli tasarlandığı gemilerde, bu uzunluğun ölçüldüğü su hattı, dizayn edilen su hattına paralel olur. Uzunluk (L) metre cinsinden ölçülür.
 10. "Genişlik B", metal kaplamalı bir gemide geminin ortasından çerçevenin kalıplanmış hattına kadar, herhangi bir başka malzemeden bir dış kaplamaya sahip bir gemide ise geminin dış yüzeyine kadar ölçülen, metre cinsinden geminin maksimum genişliği anlamına gelir.
 11. "Yakıt tankı", içinde yakıtın taşındığı bir tank anlamına gelir, ancak taşıma tankları gibi normal çalışmada yakıt içermeyecek olan tankları kapsamaz.
 12. "Küçük yakıt tankı", maksimum münferit kapasitesi 30 m^3 'ten fazla olmayan yakıt tankıdır.
 13. "C", %98 tank dolumunda, küçük yakıt tanklarınının de dahil olmak üzere geminin m^3 cinsinden toplam yakıt hacmidir.
 14. "Yakıt kapasitesi", %98 dolulukta bir tankın m^3 cinsinden hacmi anlamına gelir.
- 4 Bu kuralın hükümleri, 3.12'de tanımlanan küçük yakıt tankları dışındaki tüm yakıt tanklarına, bu tür hariç tutulan tankların toplam kapasitesinin 600 m^3 'ten fazla olmaması şartıyla uygulanacaktır.
- 5 Münferit yakıt tanklarının toplam kapasitesi 2.500 m^3 'ün üzerinde olmayacaktır.
- 6 Toplam yakıt kapasitesi 600 m^3 ve üzeri olan, kendiliğinden yükselen sondaj üniteleri dışındaki gemiler için, yakıt tankları, aşağıda belirtilen h mesafesinden daha az olmayacak şekilde, dip kaplamanın kalıp hattının üzerine yerleştirilecektir:

$$h = B/20 \text{ m veya,}$$

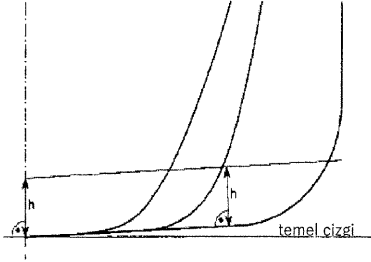
$$h = 2.0 \text{ m, hangisi daha küçük ise.}$$

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-4-

h 'nin minimum değeri = 0.76 m

Sintine alanının dönümünde ve açıkça tanımlanmış sintine dönümü olmayan yerlerde, yakıt tankı sınırlar çizgisi Şekil 1'de gösterildiği gibi gemi ortası düz dip hattına paralel uzanacaktır.



Şekil 1 - Paragraf 6'nın amaçları doğrultusunda yakıt tankının sınırlar çizgileri

7 Toplam yakıt kapasitesi 600 m³ veya daha fazla fakat 5.000 m³'ten az olan gemiler için, yakıt tankları, Şekil 2'de gösterildiği üzere, hiçbir yer aşağıda belirtildiği şekilde, yan kapağa dik açılarda herhangi bir enine kesitte ölçülen w mesafesinden daha az olmayacak biçimde, borda kaplamasının kalıp hattının içine yerleştirilecektir:

$$w = 0.4 + 2.4 C/20,000 \text{ m}$$

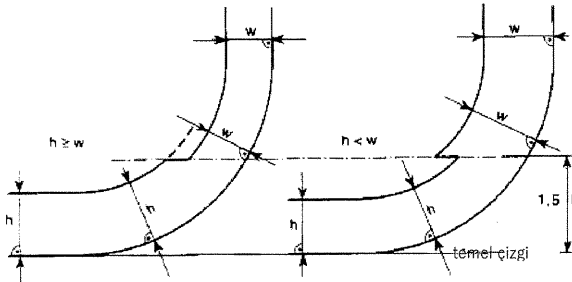
w 'nin minimum değeri = 1.0 m; ancak yakıt kapasitesi 500 m³'ten az olan münferit tanklar için minimum değer 0,76 m'dir.

8 Toplam yakıt kapasitesi 5.000 m³ daha fazla olan gemiler için, yakıt tankları, Şekil 2'de gösterildiği üzere, hiçbir yer aşağıda belirtildiği şekilde, yan kapağa dik açılarda herhangi bir enine kesitte ölçülen w mesafesinden daha az olmayacak biçimde, borda kaplamasının kalıp hattının içine yerleştirilecektir:

$$w = 0.5 + C/20,000 \text{ m veya}$$

$$w = 2.0 \text{ m, hangisi daha küçük ise.}$$

w 'nin minimum değeri = 1.0 m



Şekil 2 - Paragraf 7 ve 8'in amaçları doğrultusunda yakıt tankının sınırlar çizgileri

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-5-

9 Paragraf 6'da tanımlandığı gibi geminin karinasından h değerinden daha az veya paragraf 7 ve 8'de tanımlandığı gibi gemi bordasından w 'den daha az bir mesafede bulunan yakıt boru hatları, yakıt tankının içinde veya hemen bitişiğinde vanalar veya benzer kapatma cihazları ile donatılır. Bu vanalar, açıkta kalan fribord veya üst yapı güvertelerinden geçilmeksizin, konumu navigasyon köprüsünden veya sevk makinesi kontrol konumundan, kolayca erişilebilen kapalı bir mahalden devreye alınacaktır. Vanalar, uzaktan kumanda sistemi arızası (kapalı konumda arıza) durumunda kapanacak ve yakıt transfer işlemleri sırasında açılması haricinde, denizdeyken tankta yakıt bulunduğu zamanlarda kapalı tutulur.

10 Yakıt tanklarındaki emme kuyuları, bu kuyuların mümkün olduğu kadar küçük olması ve kuyu dibi ile dip kaplama arasındaki mesafenin 0,5 h'den az olmaması koşuluyla, h mesafesi ile tanımlanan sınır çizgisinin altındaki çift dip içine çıkıntı yapabilir.

11 Paragraf 6 ve 7 veya 8'e alternatif olarak, gemiler aşağıda belirtilen kazara yakıt sızıntısı performans standardına uyar:

- 1 Çarpışma veya karaya oturma durumunda yakıt kirliliğine karşı koruma seviyesi, aşağıdaki şekilde ortalama petrol sızıntısı parametresi temelinde değerlendirilir:

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

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

Burada O_M = ortalama petrol sızıntısı parametresi;

C = toplam yakıt hacmi.

- 2 Ortalama petrol sızıntısı parametresi hesaplanırken aşağıdaki genel varsayım geçerli olacaktır:

- 1 gemi, trim veya meyil olmadan kısmi yük hattı draftına (d_p) yüklenmiş kabul edilir;

- 2 tüm yakıt tanklarının hacimsel kapasitelerinin %98'ine kadar doldurulduğu varsayılır;

- 3 yakıtın nominal yoğunluğu (ρ_n) genellikle 1.000 kg/m³ olarak kabul edilir. Yakıtın yoğunluğu daha düşük bir değerle özellikle sınırlandırılmışsa, daha düşük değer uygulanabilir; ve

- 4 bu sızıntı hesapları için, aksi kanıtlanmadıkça, her bir yakıt tankının geçirgenliği 0.99 olarak kabul edilir.

- 3 Petrol sızıntısı parametreleri birleştirildiğinde aşağıdaki varsayımlar kullanılır:

- 1 Ortalama petrol sızıntısı, yan hasar ve alt hasar için bağımsız olarak hesaplanmalı ve daha sonra aşağıdaki gibi boyutsuz bir petrol sızıntısı parametresi O_M 'de birleştirilmelidir:

$$O_M = (0.4 O_{MS} + 0.6 O_{MB}) / C$$

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-6-

burada:

$$\begin{aligned} O_{MS} &= m^3 \text{ cinsinden yandan hasar için ortalama sızıntı miktarı} \\ O_{MB} &= m^3 \text{ cinsinden karınadan hasar için ortalama sızıntı miktarı} \\ C &= \text{toplam yakıt hacmi.} \end{aligned}$$

- 2 Karına hasarında, 0 m ve 2.5 m gelgit koşullarıyla ortalama sızıntı için bağımsız hesaplamalar yapılmalı ve ardından aşağıdaki gibi birleştirilmelidir:

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

burada:

$$\begin{aligned} O_{MB(0)} &= 0 \text{ m gelgit koşulu için ortalama sızıntı miktarı ve} \\ O_{MB(2.5)} &= m^3 \text{ cinsinden eksi 2,5 m gelgit koşulu için ortalama sızıntı} \\ &\text{miktarı.} \end{aligned}$$

- 4 Yan hasar O_{MS} için ortalama sızıntı aşağıdaki gibi hesaplanır:

$$O_{MS} = \sum_1^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (m^3)$$

burada:

$$\begin{aligned} i &= \text{incelenen her bir yakıt tankı;} \\ n &= \text{toplam yakıt tankı sayısı;} \\ P_{S(i)} &= \text{bu kuralın 11.6. paragrafına göre hesaplanan, yan hasardan kaynaklı i} \\ &\text{yakıt tankının delinme olasılığı;} \\ O_{S(i)} &= \%98 \text{ dolulukta yakıt tankı i'deki toplam hacme eşit olduğu varsayılan, i} \\ &\text{yakıt tankındaki yan hasardan } m^3 \text{ cinsinden sızıntı miktarı.} \end{aligned}$$

- 5 Karına hasarı için ortalama sızıntı miktarı, her gelgit durumu için aşağıdaki gibi hesaplanır:

.1
$$O_{MB(0)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

burada:

$$\begin{aligned} i &= \text{incelenen her bir yakıt tankı;} \\ n &= \text{toplam yakıt tankı sayısı;} \\ P_{B(i)} &= \text{bu kuralın 11.7. paragrafına göre hesaplanan, karına} \\ &\text{hasarından kaynaklı i yakıt tankının delinme olasılığı;} \\ O_{B(i)} &= \text{bu kuralın 11.5.3 paragrafına göre hesaplanan, i yakıt} \\ &\text{tankından } m^3 \text{ cinsinde sızıntı miktarı; ve} \\ C_{DB(i)} &= \text{11.5.4 paragrafında tanımlandığı üzere petrol yakalamada} \\ &\text{hesaba katılacak faktör.} \end{aligned}$$

.2
$$O_{MB(2.5)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

burada:

$$\begin{aligned} i, n, P_{B(i)} \text{ ve } C_{DB(i)} &= \text{aşağıdaki alt paragraf .1'de tanımlandığı} \\ &\text{gibi} \\ O_{B(i)} &= \text{gelgit değişiminden sonra } m^3 \text{ cinsinden i} \\ &\text{yakıt tankından sızıntı miktarı.} \end{aligned}$$

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-7-

.3 Her bir yakıt tankı için petrol sızıntısı $O_{B(i)}$, aşağıdaki varsayımlara uygun olarak basınç dengesi ilkelerine göre hesaplanır:

.1 Gemi, gelgit değişikliğinden önceki çekişi kısmi yük hattı draftına d_p eşit olacak şekilde, sıfır trim ve meyil ile karaya oturmuş kabul edilir.

.2 Oluşan hasardan sonraki yakıt seviyesi aşağıdaki gibi hesaplanır:

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

burada: h_F = m cinsinden, yakıt yüzeyinin Z_i 'den yüksekliği;

t_c = dakika cinsinden gelgit değişimi. Gelgitteki azalmalar negatif değerler olarak ifade edilir;

Z_i = metre cinsinden, yakıt tankındaki en alt noktanın taban çizgisinden yüksekliği;

ρ_s = 1.025 kg/m³ olarak alınacak deniz suyunun yoğunluğu;
ve,

ρ_n = 11.2.3'te tanımlandığı gibi yakıtın nominal yoğunluğu.

.3 Karina kaplamasını çevreleyen herhangi bir tank için petrol sızıntısı $O_{B(i)}$ aşağıdaki formülden daha fazla, tank kapasitesinden az olur:

$$O_{B(i)} = H_W \cdot A$$

burada:

$H_W = Y_B = 0$ olduğu zaman 1.0 m

$H_W = Y_B \cdot B_B/5$ 'ten büyük olduğunda veya 11,5 m olduğu durumlarda en küçük değer baz alınarak 0.4m'den fazla olmamak koşuluyla $B_B/50$,

H_W , gemi ortası düz dip çizgisinden yukarı doğru ölçülür. Sintine alanının dönümünde ve açıkça tanımlanmış sintine dönümü olmayan yerlerde, H_W , Şekil 1'de "h" mesafesi için gösterildiği gibi, gemi ortası düz dibine paralel bir hattan ölçülecektir.

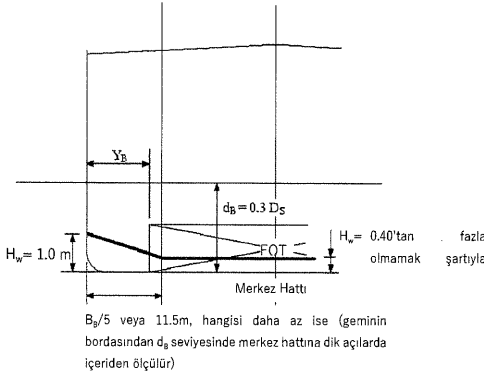
Dış taraf $B_B/5$ veya 11.5 m'den en küçük değer baz alınarak Y_B değeri için H_W , lineer interpolasyon olur.

$Y_B = Y_B$ 'nin verilen herhangi bir noktada yakıt tankının uzunluğu boyunca minimum değeri, su hattı d_B 'deki borda ile su hattı d_B 'deki veya altındaki tank arasındaki enine mesafedir.

$A =$ yakıt tankının maksimum yatay öngörülen alanı, tankın altından H_W seviyesine kadardır.

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-8-



Şekil 3 - Alt paragraf 11.5.3.3'ün amaçları doğrultusunda minimum petrol sızıntısının hesaplanması için boyutlar

- 4 Karınada hasar olması durumunda, bir yakıt tankından sızan akışın bir kısmı, petROLSÜZ bölmeler tarafından tutulabilir. Bu etki, aşağıdaki gibi alınacak olan her bir tank için faktör C_{DB(i)}'nin uygulanmasıyla yaklaşık olarak hesaplanır:

$$C_{DB(i)} = 0,6 \text{ petROLSÜZ bölmelerle alttan sınırlı yakıt tankları için;}$$

$$C_{DB(i)} = 1 \text{ aksi takdirde.}$$

- .6 Bir bölmenin yandan hasar görme olasılığı P_S aşağıdaki gibi hesaplanır:

$$1 \quad P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$$

burada: P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa}) = hasarın X_a ve X_f ile sınırlanan uzunlamasına bölgeye yayılma olasılığı;

$$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Si}) = \text{hasarın } Z_1 \text{ ve } Z_u \text{ ile sınırlanan dikey bölgeye yayılma olasılığı;}$$

$$P_{ST} = (1 - P_{Sy}) = \text{hasarın } y \text{ ile tanımlanan sınırlanan enine uzanma olasılığı;}$$

- 2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Su} ve P_{Si}, 11.6.3'te verilen yandan hasar oluşması olasılıkları tablosundan lineer interpolasyon ile belirlenir ve P_{Sy} 11.6.3'te verilen formüller ile hesaplanır, burada:

$$P_{Sa} = \text{hasarın tamamen } X_a/L \text{ konumunun kış tarafında olma olasılığı;}$$

$$P_{Sf} = \text{hasarın konumunun tamamen ilerisinde olma olasılığı } X_f/L;$$

$$P_{Si} = \text{hasarın tamamen tankın altında olması olasılığı;}$$

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-9-

P_{Su} = hasarın tamamen tankın üzerinde olması olasılığı; ve

P_{Sy} = hasarın tamamen tankın dışında kalma olasılığı.

Bölme sınırları X_a , X_f , Z_1 , Z_u ve y aşağıdaki gibi geliştirilir:

X_a = L'nin kıç terminalinden dikkate alınan kompartımanın en kıç noktasına kadar olan boylamsal mesafe, metre cinsinden;

X_f = L'nin kıç terminalinden dikkate alınan kompartımandaki en baş noktaya kadar boylamlarına mesafe, metre cinsinden;

Z_1 = kalıp taban çizgisinden dikkate alınan bölmedeki en alt noktaya kadar olan dikey mesafe, metre cinsinden. Z_1 , D_s 'den büyük olduğunda, Z_1 , D_s olarak baz alınır;

Z_u = kalıp taban çizgisinden dikkate alınan bölmedeki en yüksek noktaya kadar olan dikey mesafe, metre cinsinden. Z_u , D_s 'den büyük olduğunda, Z_u , D_s olarak baz alınır; ve,

y = m^1 cinsinden, söz konusu bölme ile yan kaplama arasındaki merkez hattına dik açılarda ölçülen minimum yatay mesafe.

Sintine dönümünde, h'nin B/10'dan, 3 m'den veya tankın tepesinden daha az olduğu durumlarda, y'nin temel çizgi üzerindeki h mesafesinin altında olduğu düşünülmemelidir.

3 Yan hasar için Olasılıklar Tablosu

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_1/D_s	P_{S1}	Z_u/D_s	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

1 Simetrik tank düzenlemeleri için, geminin sadece bir tarafı için hasarlar dikkate alınır, bu durumda tüm "y" boyutları o taraftan ölçülecektir. Asimetrik düzenlemeler için, Örgüt'ün MEPC.122(52) sayılı kararı ile kabul edilen, kazara petrol sızıntısı performansı ile ilgili hususlara ilişkin Açıklama Notlarına atıfıa bulunulur.

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-10-

P_{Sy} , aşağıdaki şekilde hesaplanır:

$$\begin{aligned} P_{Sy} &= (24.96 - 199.6 y/Bs) (y/Bs) & y/Bs \leq 0.05 \text{ için} \\ P_{Sy} &= 0.749 + \{5 - 44.4 (y/Bs - 0.05)\} \{(y/Bs) - 0.05\} & 0.05 < y/Bs < 0.1 \text{ için} \\ P_{Sy} &= 0.888 + 0.56 (y/Bs - 0.1) & y/Bs \geq 0.1 \text{ için} \end{aligned}$$

P_{Sy} , 1'den fazla olmayacaktır.

.7 Bir bölmenin karınadan hasar görme olasılığı P_B aşağıdaki gibi hesaplanır:

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

burada: P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba}) — hasarın X_a ve X_f ile sınırlanan uzunlamasına bölgeye yayılma olasılığı;

P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs}) — hasarın Y_p ve Y_s ile sınırlanan enine bölgeye yayılma olasılığı; ve

P_{BV} = (1 - P_{Bz}) — hasarın y ile tanımlanan sınırdan yukarıya dikey uzanma olasılığı;

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} ve P_{Bs} , 11.7.3'te verilen karınadan hasar oluşması olasılıkları tablosundan lineer interpolasyon ile belirlenir ve P_{Bz} 11.7.3'te verilen formüller ile hesaplanır, burada:

P_{Ba} = hasarın tamamen X_a/L konumunun kış tarafında olma olasılığı;

P_{Bf} = hasarın tamamen X_f/L konumunun ilerisinde olma olasılığı;

P_{Bp} = hasarın tamamen tankın iskele tarafında olma olasılığı;

P_{Bs} = hasarın tamamen tankın sancak tarafında olması olasılığı; ve

P_{Bz} = hasarın tamamen tankın altında olması olasılığı.

Bölme sınırları X_a , X_f , Y_p , Y_s ve z aşağıdaki gibi geliştirilir:

11.6.2'de tanımlandığı şekliyle X_a ve X_f ;

Y_p = d_B su hattında veya altında bulunan kompartımanın en iskele noktasından, gemi merkez hattının $B_B/2$ 'den sancak tarafına doğru dikey bir düzleme olan enine mesafe;

Y_s = d_B su hattında veya altında bulunan kompartımanın en sancak noktasından, gemi merkez hattının $B_B/2$ 'den sancak tarafına doğru dikey bir düzleme olan enine mesafe; ve

z = bölmenin uzunluğu boyunca z 'nin minimum değeri, burada, herhangi bir uzunlamasına konumda, z , uzunlamasına konumdaki alt kabuğun alt noktasından, uzunlamasına konumdaki bölmenin alt noktasına olan dikey mesafedir.

MEPC.141(54) SAYILI KARAR

(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-11-

.3 Karına hasarı için Olasılıklar Tablosu

X _g /L	P _{Ba}	X _g /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}, aşağıdaki şekilde hesaplanır:

$$P_{Bz} = (14.5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \quad z/D_s \leq 0.1 \text{ için}$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \{(z/D_s - 0.1)\} \quad z/D_s > 0.1 \text{ için}$$

P_{Bz}, 1'den fazla olmayacaktır.

- .8 Bakım ve muayene amacıyla, dış kaplamayı sınırlamayan yakıt tankları, karına kaplamasına, paragraf 6'daki minimum *h* değerinden daha yakın olmaz ve borda kaplamasına, paragraf 7 veya 8'deki minimum *w* değerinden daha yakın olmaz.

12 İdareler, bu kurala göre inşa edilecek gemilerin tasarım ve inşasını onaylarken, kanat ve çift dip tankların veya mahallerin bakım ve muayene ihtiyacı da dahil olmak üzere genel emniyet hususlarını dikkate alırlar."

3 IOPP Sertifikasının İlavesinde (Form A ve B) yapılan dolaylı değişiklikler

Aşağıdaki yeni paragraf 2A, IOPP Sertifikasının İlavesine (Form A ve B) eklenmiştir:

"2A.1 Geminin, kural 12A'ya göre inşa edilmesi gerekmektedir ve aşağıdaki şartları sağlar:

MEPC.141(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)
1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-12-

- paragraf 6 ve 7 veya 8 (çift cidarlı inşa)
- paragraf 11 (kazara yakıt sızıntı performansı).
- “2A.2 Geminin, kural 12A'nın gerekliliklerine uyması zorunlu değildir. ”
- 4 Kural 21'de yapılan değişiklikler**

Yük olarak ağır ham petrol taşıyan petrol tankerlerinden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi hakkındaki Kural 21'in mevcut 2.2 paragrafının metni aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

“15°C'de yoğunluğu 900 kg/m³'ten fazla veya kinematik viskozitesi 50°C'de 180 mm²/s'den yüksek olan, ham petroler dışındaki petroler; veya”

RESOLUTION MEPC.141(54)
(adopted on 24 March 2006)

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

**(Amendments to regulation 1, addition to regulation 12A, consequential amendments
to the IOPP Certificate and amendments to regulation 21 of the revised
Annex I of MARPOL 73/78)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING ALSO that the revised Annex I to MARPOL 73/78 was adopted by resolution MEPC.117(52) and is expected to enter into force on 1 January 2007,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to regulation 1, proposed new regulation 12A, consequential amendments to the Supplement (Forms A and B) of the IOPP Certificate, and proposed amendments to regulation 21 of the revised Annex I to MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to the revised Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 2007, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2007 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE REVISED MARPOL ANNEX I

1 Addition of paragraph 28.9 to regulation 1

The following new paragraph 28.9 is added after the existing paragraph 28.8 of regulation 1:

“28.9 ship delivered on or after 1 August 2010 means a ship:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 August 2007; or
- .2 in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 February 2008; or
- .3 the delivery of which is on or after 1 August 2010; or
- .4 which have undergone a major conversion:
 - .1 for which the contract is placed after 1 August 2007; or
 - .2 in the absence of contract, the construction work of which is begun after 1 February 2008; or
 - .3 which is completed after 1 August 2010.”

2 Addition of new regulation 12A on oil fuel tank protection

The following new regulation 12A is added after the existing regulation 12:

“Regulation 12A – Oil fuel tank protection

1 This regulation shall apply to all ships with an aggregate oil fuel capacity of 600 m³ and above which are delivered on or after 1 August 2010, as defined in regulation 1.28.9 of this Annex.

2 The application of this regulation in determining the location of tanks used to carry oil fuel does not govern over the provisions of regulation 19 of this Annex.

3 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:

- .1 “Oil fuel” means any oil used as fuel oil in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.
- .2 “Load line draught (d_s)” is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard draught to be assigned to the ship.
- .3 “Light ship draught” is the moulded draught amidships corresponding to the lightweight.

- .4 "Partial load line draught (d_p)" is the light ship draught plus 60% of the difference between the light ship draught and the load line draught (d_s). The partial load line draught (d_p) shall be measured in metres.
 - .5 "Waterline d_B " is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth D_S .
 - .6 "Breadth B_S " is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line draught d_s .
 - .7 "Breadth B_B " is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline d_B .
 - .8 "Depth D_S " is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side. For the purpose of the application, "upper deck" means the highest deck to which the watertight transverse bulkheads except aft peak bulkheads extend.
 - .9 "Length L " means 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.
 - .10 "Breadth B " means the maximum breadth of the ship, in metres, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.
 - .11 "Oil fuel tank" means a tank in which oil fuel is carried, but excludes those tanks which would not contain oil fuel in normal operation, such as overflow tanks.
 - .12 "Small oil fuel tank" is an oil fuel tank with a maximum individual capacity not greater than 30 m³.
 - .13 "C" is the ship's total volume of oil fuel, including that of the small oil fuel tanks, in m³, at 98% tank filling.
 - .14 "Oil fuel capacity" means the volume of a tank in m³, at 98% filling.
- 4 The provisions of this regulation shall apply to all oil fuel tanks except small oil fuel tanks, as defined in 3.12, provided that the aggregate capacity of such excluded tanks is not greater than 600 m³.
- 5 Individual oil fuel tanks shall not have a capacity of over 2,500 m³.
- 6 For ships, other than self-elevating drilling units, having an aggregate oil fuel capacity of 600 m³ and above, oil fuel tanks shall be located above the moulded line of the bottom shell plating nowhere less than the distance h as specified below:
- $h = B/20$ m or,
- $h = 2.0$ m, whichever is the lesser.

The minimum value of $h = 0.76 \text{ m}$

In the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the oil fuel tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in Figure 1.

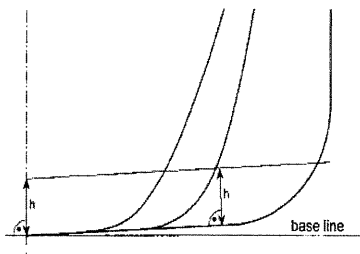


Figure 1 – Oil fuel tank boundary lines for the purpose of paragraph 6

7 For ships having an aggregate oil fuel capacity of 600 m^3 or more but less than $5,000 \text{ m}^3$, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in Figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.4 + 2.4 C/20,000 \text{ m}$$

The minimum value of $w = 1.0 \text{ m}$; however for individual tanks with an oil fuel capacity of less than 500 m^3 the minimum value is 0.76 m .

8 For ships having an aggregate oil fuel capacity of $5,000 \text{ m}^3$ and over, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in Figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.5 + C/20,000 \text{ m or}$$

$$w = 2.0 \text{ m, whichever is the lesser.}$$

The minimum value of $w = 1.0 \text{ m}$

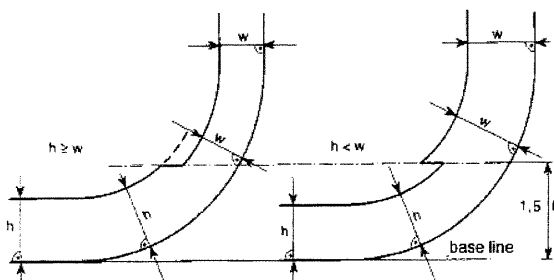


Figure 2 – Oil fuel tank boundary lines for the purpose of paragraphs 7 and 8

9 Lines of oil fuel piping located at a distance from the ship's bottom of less than h , as defined in paragraph 6, or from the ship's side less than w , as defined in paragraphs 7 and 8 shall be fitted with valves or similar closing devices within or immediately adjacent to the oil fuel tank. These valves shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. The valves shall close in case of remote control system failure (fail in a closed position) and shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil fuel except that they may be opened during oil fuel transfer operations.

10 Suction wells in oil fuel tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and the bottom shell plating is not less than 0.5 h .

11 Alternatively to paragraphs 6 and either 7 or 8, ships shall comply with the accidental oil fuel outflow performance standard specified below:

- .1 The level of protection against oil fuel pollution in the event of collision or grounding shall be assessed on the basis of the mean oil outflow parameter as follows:

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

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

Where O_M = mean oil outflow parameter;
 C = total oil fuel volume.

- .2 The following general assumption shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:

- .1 the ship shall be assumed loaded to the partial load line draught (d_p) without trim or heel;
- .2 all oil fuel tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity;
- .3 the nominal density of the oil fuel (ρ_n) shall generally be taken as 1,000 kg/m³. If the density of the oil fuel is specifically restricted to a lesser value, the lesser value may be applied; and
- .4 for the purpose of these outflow calculations, the permeability of each oil fuel tank shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.

- .3 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:

- .1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into a non-dimensional oil outflow parameter O_M , as follows:

$$O_M = (0.4 O_{MS} + 0.6 O_{MB}) / C$$

where:

O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3
 O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3
 C = total oil fuel volume.

- .2 For bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

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

where:

$O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition, and
 $O_{MB(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3 .

- .4 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

$$O_{MS} = \sum_1^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad (m^3)$$

where:

i = each oil fuel tank under consideration;
 n = total number of oil fuel tanks;
 $P_{S(i)}$ = the probability of penetrating oil fuel tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 11.6 of this regulation;
 $O_{S(i)}$ = the outflow, in m^3 , from side damage to oil fuel tank i , which is assumed equal to the total volume in oil fuel tank i at 98% filling.

- .5 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

.1 $O_{MB(0)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$

where:

i = each oil fuel tank under consideration;
 n = total number of oil fuel tanks;
 $P_{B(i)}$ = the probability of penetrating oil fuel tank i from bottom damage, calculated in accordance with paragraph 11.7 of this regulation;
 $O_{B(i)}$ = the outflow from oil fuel tank i , in m^3 , calculated in accordance with paragraph 11.5.3 of this regulation; and
 $C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in paragraph 11.5.4.

.2 $O_{MB(2.5)} = \sum_1^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad (m^3)$

where:

$i, n, P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in subparagraph .1 above
 $O_{B(i)}$ = the outflow from oil fuel tank i , in m^3 , after tidal change.

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for each oil fuel tank shall be calculated based on pressure balance principles, in accordance with the following assumptions:

- .1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the partial load line draught d_p .
- .2 The oil fuel level after damage shall be calculated as follows:

$$h_F = \{(d_p + t_c - Z_l)\rho_S\} / \rho_n$$

where: h_F = the height of the oil fuel surface above Z_l , in m;
 t_c = the tidal change, in m. Reductions in tide shall be expressed as negative values;
 Z_l = the height of the lowest point in the oil fuel tank above the baseline, in m;
 ρ_S = density of seawater, to be taken as $1,025 \text{ kg/m}^3$; and,
 ρ_n = nominal density of the oil fuel, as defined in 11.2.3.

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for any tank bounding the bottom shell plating shall be taken not less than the following formula, but no more than the tank capacity:

$$O_{B(i)} = H_W \cdot A$$

where:

$H_W = 1.0 \text{ m}$, when $Y_B = 0$

$H_W = B_B/50$ but not greater than 0.4 m , when Y_B is greater than $B_B/5$ or 11.5 m , whichever is less

H_W is to be measured upwards from the midship flat bottom line. In the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, H_W is to be measured from a line parallel to the midship flat bottom, as shown for distance "h" in Figure 1.

For Y_B values outboard $B_B/5$ or 11.5 m , whichever is less, H_W is to be linearly interpolated.

Y_B = the minimum value of Y_B over the length of the oil fuel tank, where at any given location, Y_B is the transverse distance between the side shell at waterline d_B and the tank at or below waterline d_B .

A = the maximum horizontal projected area of the oil fuel tank up to the level of H_W from the bottom of the tank.

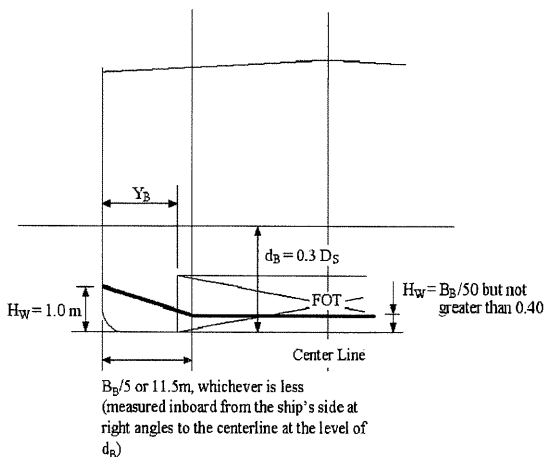


Figure 3 – Dimensions for calculation of the minimum oil outflow for the purpose of subparagraph 11.5.3.3

- .4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from an oil fuel tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor $C_{DB(i)}$ for each tank, which shall be taken as follows:

$C_{DB(i)} = 0.6$ for oil fuel tanks bounded from below by non-oil compartments;

$C_{DB(i)} = 1$ otherwise.

- .6 The probability P_S of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

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

where: $P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f ;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_1 and Z_u ;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y ;

- .2 P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Su} and P_{Sl} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for side damage provided in 11.6.3, and P_{Sy} shall be calculated from the formulas provided in 11.6.3, where:

P_{Sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L ;

P_{Sf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L ;

P_{Sl} = probability the damage will lie entirely below the tank;

P_{Su} = probability the damage will lie entirely above the tank; and
 P_{Sy} = probability the damage will lie entirely outboard the tank.

Compartment boundaries X_a , X_f , Z_l , Z_u and y shall be developed as follows:

- X_a = the longitudinal distance from aft terminal of L to the aft most point on the compartment being considered, in m;
- X_f = the longitudinal distance from aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in m;
- Z_l = the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in m. Where Z_l is greater than D_s , Z_l shall be taken as D_s ;
- Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in m. Where Z_u is greater than D_s , Z_u shall be taken as D_s ; and,
- y = the minimum horizontal distance measured at right angles to the centreline between the compartment under consideration and the side shell, in m¹.

In way of the turn of the bilge, y need not to be considered below a distance h above baseline, where h is lesser of $B/10$, 3 m or the top of the tank.

3 Table of Probabilities for side damage

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
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

¹ For symmetrical tank arrangements, damages are considered for one side of the ship only, in which case all "y" dimensions are to be measured from that side. For asymmetrical arrangements reference is made to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52).

P_{Sy} shall be calculated as follows:

$$\begin{aligned} P_{Sy} &= (24.96 - 199.6 y/B_S) (y/B_S) && \text{for } y/B_S \leq 0.05 \\ P_{Sy} &= 0.749 + \{5 - 44.4 (y/B_S - 0.05)\} \{(y/B_S) - 0.05\} && \text{for } 0.05 < y/B_S < 0.1 \\ P_{Sy} &= 0.888 + 0.56 (y/B_S - 0.1) && \text{for } y/B_S \geq 0.1 \end{aligned}$$

P_{Sy} is not to be taken greater than 1.

.7 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

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

where: $P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f ;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$ = probability the damage will extend into transverse zone bounded by Y_p and Y_s ; and

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$ = probability the damage will extend vertically above the boundary defined by z ;

.2 P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} and P_{Bs} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for bottom damage provided in 11.7.3, and P_{Bz} shall be calculated from the formulas provided in 11.7.3, where:

P_{Ba} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L ;

P_{Bf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L ;

P_{Bp} = probability the damage will lie entirely to port of the tank;

P_{Bs} = probability the damage will lie entirely to starboard the tank; and

P_{Bz} = probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a , X_f , Y_p , Y_s and z shall be developed as follows:

X_a and X_f as defined in 11.6.2;

Y_p = the transverse distance from the port-most point on the compartment located at or below the waterline d_B , to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline;

Y_s = the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline d_B , to a vertical plane located $B_B/2$ to starboard of the ship's centreline; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell at that longitudinal location to the lower point of the compartment at that longitudinal location.

.3 Table of probabilities for bottom damage

X_w/L	P_{Bw}	X_w/L	P_{Bf}	Y_w/B_B	P_{Bw}	Y_w/B_B	P_{Bw}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} shall be calculated as follows:

$$P_{Bz} = (14.5 - 67 z/D_S) (z/D_S) \quad \text{for } z/D_S \leq 0.1$$

$$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 \{(z/D_S - 0.1)\} \quad \text{for } z/D_S > 0.1$$

P_{Bz} is not to be taken greater than 1.

- .8 For the purpose of maintenance and inspection, any oil fuel tanks that do not border the outer shell plating shall be located no closer to the bottom shell plating than the minimum value of h in paragraph 6 and no closer to the side shell plating than the applicable minimum value of w in paragraph 7 or 8.

12 In approving the design and construction of ships to be built in accordance with this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects, including the need for maintenance and inspection of wing and double bottom tanks or spaces."

3 Consequential amendments to the Supplement of the IOPP Certificate (Forms A and B)

The following new paragraph 2A is added to the Supplement of the IOPP Certificate (Forms A and B):

- "2A.1 The ship is required to be constructed according to regulation 12A and complies with the requirements of:

paragraphs 6 and either 7 or 8 (double hull construction)

paragraph 11 (accidental oil fuel outflow performance).

2A.2 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 12A.

4 Amendments to regulation 21

The text of existing paragraph 2.2 of regulation 21 on Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo is replaced by the following:

“oils, other than crude oils, having either a density at 15°C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm²/s; or”

MEPC.143(54) SAYILI KARAR
(24 Mart 2006 tarihinde kabul edilmiştir)

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER, 1973

(MARPOL 73/78, Ek IV'e Kural 13'ün eklenmesi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne dair uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek IV'ün önerilen yeni 13 sayılı kuralını, operasyonel gereklilikler bakımından Liman Devleti kontrolüne ilişkin olarak DEĞERLENDİREREK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(b), (c) ve (d) maddeleri uyarınca, metni bu kararın ekinde verilen MARPOL 73/78, Ek IV'ün 13 sayılı yeni kuralını KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, MARPOL 73/78'e Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler, değişikliklere itirazlarını 1 Şubat 2007'ye kadar bildirmedikleri sürece söz konusu revize Ek IV'ün 1 Şubat 2007 tarihinde kabul edilmiş sayılacağı BELİRLER;
3. MARPOL 73/78'e Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ağustos 2007 tarihinde yürürlüğe gireceğini kaydetmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın ve ekte yer alan değişiklik metinlerinin onaylı suretlerini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER; ve
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

REVİZE EDİLMİŞ MARPOL EK IV'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Mevcut kural 12'den sonra aşağıdaki yeni bölüm 5 ve kural 13 eklenmiştir:

Bölüm 5 – Liman Devleti Denetimi

“Kural 13 - Operasyonel gerekliliklere ilişkin Liman Devleti Denetimi

1. Bir gemi, başka bir Taraf Devletin limanında veya açık deniz terminalindeyken, kaptan veya mürettebatın pis su atıklarından kaynaklanabilecek kirliliğin önlenmesi ile ilgili temel gemi prosedürlerine aşına olmadığını düşünmek için açık gerekçelerin bulunduğu durumlarda, bu Ek kapsamındaki operasyonel gerekliliklerle ilgili olarak bu Taraf Devletçe usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş görevliler tarafından denetime tabi tutulur.
2. Bu kuralın (1) numaralı paragrafında belirtilen durumlarda Taraf Devlet, durum, bu Ekin gerekliliklerine uygun olarak düzeltilene kadar geminin seyre çıkmamasını sağlayacak adımları atar.
3. Bu Sözleşmenin 5. maddesinde öngörülen liman devleti denetimine ilişkin prosedürler bu kural için geçerlidir.
4. Bu kuraldaki hiçbir unsur, bu Sözleşmede özel olarak öngörülen operasyonel gereklilikler üzerinde kontrol ve denetim gerçekleştiren Sözleşmeye Taraf Devletin hak ve yükümlülüklerini sınırlandırarak şekilde yorumlanamaz.”

RESOLUTION MEPC.143(54)
(adopted on 24 March 2006)

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

(Addition of regulation 13 to Annex IV of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED the proposed new regulation 13 of Annex IV of MARPOL 73/78 concerning port State control on operational requirements,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(b), (c) and (d) of the 1973 Convention, the new regulation 13 of Annex IV of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the revised Annex IV shall be deemed to have been accepted on 1 February 2007, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties to MARPOL 73/78 or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified to the Organization their objections to the amendments;
3. INVITES Parties to MARPOL 73/78 to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2007 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE REVISED MARPOL ANNEX IV

The following new chapter 5 and regulation 13 are added after the existing regulation 12:

Chapter 5 – Port State Control

“Regulation 13 – Port State control on operational requirements

1. A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by sewage.
2. In the circumstances given in paragraph (1) of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.
3. Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.
4. Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.”

MEPC.154(55) SAYILI KARAR
13 Ekim 2006'da kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ
PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Güney Afrika'nın güneyindeki suların Özel Alan olarak belirlenmesi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü açıklayan ve Örgütün uygun organına 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki (MARPOL 73/78) değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevlerini veren Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin 1973 tarihli Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin 1973 tarihli Uluslararası Sözleşmeye ilişkin 1978 tarihli Protokolün (1978 tarihli Protokol) VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

Güney Afrika'nın güneyindeki suları Özel Alan olarak belirlemek amacıyla, MARPOL 73/78'in revize edilmiş Ek I'inin 1. kuralına ilişkin önerilen değişiklikleri DİKKATE ALARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca, metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL 73/78'in revize Ek I'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, 1 Eylül 2007'den önce Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler tarafından bu değişikliklere herhangi bir itiraz bildirilmediği sürece bu değişikliklerin 1 Eylül 2007'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Sözleşmeye Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Mart 2008 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak bu kararın ve Ekte yer alan değişiklik metninin onaylı suretlerini MARPOL 73/78'in bütün Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER; ve
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'ye Taraf olmayan Örgüt Üyelerine de iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL 73/78 REVİZE EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Güney Afrika'nın güneyindeki suların Özel Alan olarak belirlenmesi)

Kural 1.11'e aşağıdaki şekilde yeni alt paragraf 10 eklenmiştir:

“10 Güney Afrika'nın güney suları, aşağıdaki koordinatların çevrelediği deniz alanı anlamına gelir:

31° 14' G; 017° 50' D
31° 30' G; 017° 12' D
32° 00' G; 017° 06' D
32° 32' G; 016° 52' D
34° 06' G; 017° 24' D
36° 58' G; 020° 54' D
36° 00' G; 022° 30' D
35° 14' G; 022° 54' D
34° 30' G; 026° 00' D
33° 48' G; 027° 25' D
33° 27' G; 027° 12' D”

RESOLUTION MEPC.154(55)
Adopted on 13 October 2006

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

(Designation of the Southern South African waters as a Special Area)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to regulation 1 of the revised Annex I to MARPOL 73/78, with a view to designating the Southern South African waters as a Special Area,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to the revised Annex I of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2007, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 March 2008 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE REVISED ANNEX I OF MARPOL 73/78

(Designation of the Southern South African waters as a Special Area)

A new subparagraph .10 is added to regulation 1.11 as follows:

“.10 *the Southern South African waters* means the sea area enclosed by the following co-ordinates:

31° 14' S; 017° 50' E
31° 30' S; 017° 12' E
32° 00' S; 017° 06' E
32° 32' S; 016° 52' E
34° 06' S; 017° 24' E
36° 58' S; 020° 54' E
36° 00' S; 022° 30' E
35° 14' S; 022° 54' E
34° 30' S; 026° 00' E
33° 48' S; 027° 25' E
33° 27' S; 027° 12' E”

MEPC.156(55) SAYILI KARAR
13 Ekim 2006'da kabul edilmiştir

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN 1973
TARİHLİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE İLİŞKİN 1978 TARİHLİ
PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL 73/78 Revize Ek III)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü açıklayan ve Örgütün uygun organına 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki (MARPOL 73/78) değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevlerini veren Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin 1973 tarihli Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin 1973 tarihli Uluslararası Sözleşmeye ilişkin 1978 tarihli Protokolün (1978 tarihli Protokol) VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

Ayrıca, elli dördüncü oturumunda, revize MARPOL Ek III'ün Deniz yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kodu (IMDG) değişiklik 34-08 ile eş zamanlı olarak yürürlüğe girmesi için yürürlüğe gireceği zaman aralığına ilişkin olarak DSC (Tehlikeli Yüklere, Katı Yüklere, Konteynerler) Alt Komitesi tarafından sunulan teklifi onayladığını HATIRLATARAK,

MARPOL 73/78 Ek III'te (revize Ek III) önerilen değişiklikleri DEĞERLENDİREREK,

1. Metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL 73/78 Ek III'teki değişiklikleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, 1 Temmuz 2009'dan önce Sözleşmenin Taraf Devletlerinin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler tarafından bu değişikliklere herhangi bir itiraz bildirilmediği sürece bu değişikliklerin 1 Temmuz 2009'da kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Tarafları, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, değişikliklerin yukarıdaki paragraf 2'ye uygun olarak kabul edilmesi üzerine 1 Ocak 2010 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak bu kararın ve Ekte yer alan değişiklik metinlerinin onaylı suretlerini MARPOL 73/78'in bütün Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

MEPC.156(55) SAYILI KARAR
13 Ekim 2006'da kabul edilmiştir
GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE İLİŞKİN 1978 TARİHLİ
PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER, 1973

-2-

5. Genel Sekreterden, işbu kararın ve Ekinin suretlerinin MARPOL 73/78'ye taraf olmayan Örgüt Üyelerine de iletilmesini AYRICA TALEP EDER.

-3-

EK

MARPOL 73/78 EK III'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER
(Revize Ek III)

MARPOL Ek III'ün mevcut metni, aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

“PAKETLENMİŞ OLARAK DENİZ YOLUYLA TAŞINAN ZARARLI
MADDELERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
KURALLAR

Kural 1

Uygulama

- 1 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu ekte yer alan kurallar, paketlenmiş olarak zararlı madde taşıyan tüm gemiler için geçerlidir.
 - .1 Bu Ek kapsamında "zararlı maddeler", Deniz yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod'da (IMDG Kod) deniz kirleticileri olarak tanımlanan veya bu Ekin Zeyilindeki kriterleri karşılayan maddelerdir.
 - .2 Bu Ek kapsamında "paketlenmiş" ifadesi, IMDG Kod'da zararlı maddeler için belirtilen muhafaza şekilleri olarak tanımlanmaktadır.
- 2 Zararlı maddelerin bu Ek'in hükümlerine aykırı olarak taşınması yasaktır.
- 3 Bu Ek'in hükümlerini tamamlamak için, Sözleşmenin Taraf Devletlerinin her birinin Hükümeti, deniz çevresinin zararlı maddelerle kirletilmesinin önlenmesi veya en aza indirilmesi için ambalajlama, işaretleme, etiketleme, belgeleme, istifleme, miktar sınırlamaları ve istisnalar hakkında ayrıntılı gereklilikler yayımlayacak veya yayımlanmasını sağlayacaktır.
- 4 Bu Ek kapsamında, daha önce zararlı maddelerin taşınması için kullanılmış olan boş ambalajlar, deniz çevresi için zararlı hiçbir kalıntı içermemeleri için yeterli önlemler alınmadığı sürece, zararlı maddeler olarak muamele görecektir.
- 5 Bu Ek'in gereklilikleri, geminin kumanya ve teçhizatı için geçerli değildir.

Kural 2

Paketleme

Paketler, özel içerikleri dikkate alınarak deniz çevresine yönelik tehlikeyi en aza indirmek için yeterli olacaktır.

Kural 3

İşaretleme ve etiketleme

- 1 Zararlı bir madde içeren paketler, doğru teknik adla (tek başına ticari adlar kullanılmayacaktır) dayanıklı bir şekilde işaretlenecek ve ayrıca, maddenin bir deniz kirleticisi olduğunu belirtmek için dayanıklı bir şekilde işaretlenecek veya etiketlenecektir. Bu tanımlamayı tamamlayıcı olarak, mümkün olduğu durumlarda, örneğin ilgili Birleşmiş Milletler numarasının kullanılması gibi başka yöntemler kullanılacaktır.
- 2 Doğru teknik adla işaretleme ve zararlı bir madde içeren paketlere etiket yapıştırma yöntemi, paketler en az üç ay boyunca deniz içinde tutulduktan sonra bu bilgilerin sağlam ambalajlar üzerinde hala okunabilir olmasını sağlayacak şekilde olacaktır. Uygun işaretleme ve etiketlemenin değerlendirilmesinde, kullanılan malzemelerin ve paket yüzeyinin dayanıklılığı dikkate alınacaktır.
- 3 Az miktarda zararlı madde içeren paketler, işaretleme gerekliliklerinden muaf tutulabilir.

Kural 4

Belgeler

- 1 Zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınmasına ilişkin olan ve bu tür maddelerin isminin geçtiği tüm belgelerde, bu maddelerin her birinin doğru teknik adı kullanılacaktır (yalnızca ticari adları kullanılmayacaktır) ve maddeler ayrıca "DENİZ KİRLETİCİSİ" ibaresinin eklenmesiyle tanımlanacaktır.
- 2 Yükleyici tarafından sunulan nakliye belgeleri, deniz çevresine yönelik tehlikeyi en aza indirmek amacıyla, taşınması teklif edilen gönderinin uygun şekilde ve taşıma için uygun bir halde düzgün bir şekilde ambalajlandığına, işaretlendiğine ve etiketlendiğine dair imzalı bir belge veya beyan içerecektir.
- 3 Zararlı madde taşıyan her geminin, içindeki zararlı maddeleri ve bunların konumunu belirten özel bir listesi veya manifestosu olacaktır. Bu özel liste veya manifesto yerine, gemideki zararlı maddelerin konumunu gösteren ayrıntılı bir istif planı da kullanılabilir. Bu belgelerin nüshaları da zararlı maddeler tahliye edilene kadar gemi sahibi veya temsilcisi tarafından karada tutulacaktır. Bu belgelerden birinin bir nüshası, kalkıştan önce liman devletinin ilgili makamı tarafından görevlendirilen kişi veya kuruluşa verilecektir.
- 4 Kısmi de olsa herhangi bir yükleme veya tahliye işleminin yapıldığı herhangi bir mola yerinde, gemiye yüklenen zararlı maddelerin listelendiği, bu maddelerin gemideki yerlerinin belirtildiği veya ayrıntılı istif planının gösterildiği belgelerin en son revize edilmiş halleri, kalkıştan önce liman devletinin ilgili makamı tarafından görevlendirilen kişi veya kuruluşa verilecektir.

-5-

5 Geminin, tadil edilmiş haliyle 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi kapsamında tehlikeli maddelerin taşınması için zorunlu olan özel bir liste veya manifesto veya ayrıntılı bir istif planı taşıdığı durumlarda, bu kural kapsamında zorunlu olan belgeler, tehlikeli maddeler için olan belgelerle birleştirilebilir. Belgelerin birleştirildiği durumlarda, bu Ek kapsamındaki tehlikeli maddeler ile zararlı maddeler arasında net bir ayırım yapılacaktır.

Kural 5

İstifleme

Zararlı maddeler, geminin ve mürettebatın güvenliğini tehlikeye atmadan deniz çevresine yönelik tehlikeleri en aza indirecek şekilde istiflenecek ve emniyete alınacaktır.

Kural 6

Miktar sınırlamaları

Bazı zararlı maddelerin, sağlık bilimsel ve teknik nedenlerle taşınmalarının yasaklanması veya herhangi bir gemide taşınabilecek miktarlarının sınırlandırılması gerekebilir. Miktarın sınırlandırılmasında, geminin boyutu, yapısı ve donanımının yanı sıra maddelerin ambalajlarına ve niteliğine gerektiği şekilde dikkat edilecektir.

Kural 7

İstisnalar

- 1 Geminin emniyetini sağlamak veya denizden can kurtarma amacıyla gerekli olmadıkça, ambalajlı olarak taşınan zararlı maddelerin yük azaltma amacıyla denize atılması yasaktır.
- 2 Bu Sözleşmenin hükümlerine tabi olarak, geminin ve mürettebatın güvenliğinin tehlikeye atılmaması şartıyla, sızıntıların denize atılmasını düzenlemek için zararlı maddelerin fiziksel, kimyasal ve biyolojik özelliklerine göre uygun önlemler alınacaktır.

Kural 8

Operasyonel gerekliliklere ilişkin Liman Devleti denetimi

- 1 Bir gemi, Sözleşmeye Taraf başka bir Devletin limanında veya açık deniz terminalindeyken, kaptan veya mürettebatın zararlı maddelerden kaynaklanabilecek kirliliğin önlenmesi ile ilgili temel gemi prosedürlerine aşına olmadığını düşünmek için açık gerekçelerin bulunduğu durumlarda, bu Ek kapsamındaki operasyonel gerekliliklerle ilgili olarak bu Taraf Devlet tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş görevliler tarafından denetime tabidir.
- 2 Bu kuralın 1. paragrafında belirtilen durumlarda Taraf Devlet, durum, bu Ekin gerekliliklerine uygun olarak düzeltilene kadar geminin seyre çıkmamasını sağlayacak adımları atacaktır.
- 3 Bu Sözleşmenin 5. maddesinde öngörülen liman devleti denetimine ilişkin prosedürler bu kural için geçerlidir.
- 4 Bu kuraldaki hiçbir unsur, bu Sözleşmede özel olarak öngörülen operasyonel gereklilikler üzerinde kontrol ve denetim gerçekleştiren Sözleşmeye Taraf Devletin hak ve yükümlülüklerini sınırlandıracak şekilde yorumlanamaz.

EK III'ÜN ZEYİLİ

Paketlenmiş zararlı maddelerin tanımlanmasına ilişkin kriterler

Bu Ek kapsamında aşağıdaki kriterlerden herhangi biri ile tanımlanan maddeler zararlı maddelerdir:

Kategori: Akut 1

96 saat LC ₅₀ (balıklar için)	≤ 1 mg/l ve/veya
48 saat EC ₅₀ (kabuklular için)	≤ 1 mg/l ve/veya
72 veya 96 saat ErC ₅₀ (yosun veya diğer su bitkileri için)	≤ 1 mg/l

Kategori: Kronik 1

96 saat LC ₅₀ (balıklar için)	≤ 1 mg/l ve/veya
48 saat EC ₅₀ (kabuklular için)	≤ 1 mg/l ve/veya
72 veya 96 saat ErC ₅₀ (yosun veya diğer su bitkileri için)	≤ 1 mg/l

ve madde hızla bozunmaz ve/veya log K_{ow} ≥ 4 (deneysel olarak belirlenmiş BCF <500 olmadıkça).

Kategori: Kronik 2

96 saat LC ₅₀ (balıklar için)	>1 ila ≤ 10 mg/l ve/veya
48 saat EC ₅₀ (kabuklular için)	>1 ila ≤ 10 mg/l ve/veya
72 veya 96 saat ErC ₅₀ (yosun veya diğer su bitkileri için)	>1 ila ≤ 10 mg/l

ve kronik toksisite NOEC'leri > 1 mg/l olmadığı sürece, madde hızla bozunmaz ve/veya log K_{ow} ≥ 4 (deneysel olarak belirlenmiş BCF < 500 olmadıkça).

RESOLUTION MEPC.156(55)
Adopted on 13 October 2006

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

(Revised Annex III of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

RECALLING further that, at its fifty-fourth session, it had endorsed the proposal by the DSC Sub-Committee regarding the timeframe leading to the entry into force of the revised MARPOL Annex III to make it coincide with the entry into force of amendment 34-08 to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to Annex III of MARPOL 73/78 (revised Annex III),

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex III of MARPOL 73/78, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2009, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and

RESOLUTION MEPC.156(55)
Adopted on 13 October 2006
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE ~~2~~ PROTOCOL OF 1978 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX III OF MARPOL 73/78

(Revised Annex III)

The existing text of MARPOL Annex III is replaced by the following:

**“REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL
SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORM**

Regulation 1

Application

- 1 Unless expressly provided otherwise, the regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged form.
 - .1 For the purpose of this Annex, “harmful substances” are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) or which meet the criteria in the Appendix of this Annex.
 - .2 For the purposes of this Annex, “packaged form” is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.
- 2 The carriage of harmful substances is prohibited, except in accordance with the provisions of this Annex.
- 3 To supplement the provisions of this Annex, the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packing, marking, labelling, documentation, stowage, quantity limitations and exceptions for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.
- 4 For the purposes of this Annex, empty packagings which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is harmful to the marine environment.
- 5 The requirements of this Annex do not apply to ship’s stores and equipment.

Regulation 2

Packing

Packages shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment, having regard to their specific contents.

Regulation 3

Marking and labelling

- 1 Packages containing a harmful substance shall be durably marked with the correct technical name (trade names alone shall not be used) and, further, shall be durably marked or labelled to indicate that the substance is a marine pollutant. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example, by use of the relevant United Nations number.
- 2 The method of marking the correct technical name and of affixing labels on packages containing a harmful substance shall be such that this information will still be identifiable on packages surviving at least three months' immersion in the sea. In considering suitable marking and labelling, account shall be taken of the durability of the materials used and of the surface of the package.
- 3 Packages containing small quantities of harmful substances may be exempted from the marking requirements.

Regulation 4

Documentation

- 1 In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of each such substance shall be used (trade names alone shall not be used) and the substance further identified by the addition of the words "MARINE POLLUTANT".
- 2 The shipping documents supplied by the shipper shall include, or be accompanied by, a signed certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packaged and marked, labelled or placarded as appropriate and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.
- 3 Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of the harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.
- 4 At any stopover, where any loading or unloading operations, even partial, are carried out, a revision of the documents listing the harmful substances taken on board, indicating their location on board or showing a detailed stowage plan, shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

5 When the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the documents required by this regulation may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and harmful substances covered by this Annex.

Regulation 5

Stowage

Harmful substances shall be properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of the ship and persons on board.

Regulation 6

Quantity limitations

Certain harmful substances may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity, due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship, as well as the packaging and the inherent nature of the substances.

Regulation 7

Exceptions

- 1 Jettisoning of harmful substances carried in packaged form shall be prohibited, except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.
- 2 Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard, provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8

Port State control on operational requirements

- 1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by harmful substances.
- 2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.
- 3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.
- 4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

APPENDIX TO ANNEX III

Criteria for the identification of harmful substances in packaged form

For the purposes of this Annex, substances identified by any one of the following criteria are harmful substances:

Category: Acute 1

96 hr LC ₅₀ (for fish)	≤ 1 mg/l and/or
48 hr EC ₅₀ (for crustacea)	≤ 1 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC ₅₀ (for algae or other aquatic plants)	≤ 1 mg/l

Category: Chronic 1

96 hr LC ₅₀ (for fish)	≤ 1 mg/l and/or
48 hr EC ₅₀ (for crustacea)	≤ 1 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC ₅₀ (for algae or other aquatic plants)	≤ 1 mg/l

and the substance is not rapidly degradable and/or the log K_{ow} ≥ 4 (unless the experimentally determined BCF < 500).

Category: Chronic 2

96 hr LC ₅₀ (for fish)	>1 to ≤ 10 mg/l and/or
48 hr EC ₅₀ (for crustacea)	>1 to ≤ 10 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC ₅₀ (for algae or other aquatic plants)	>1 to ≤ 10 mg/l

and the substance is not rapidly degradable and/or the log K_{ow} ≥ 4 (unless the experimentally determined BCF < 500), unless the chronic toxicity NOECs are > 1 mg/l.

MEPC.164(56) SAYILI KARAR

13 Temmuz 2007'de kabul edilmiştir

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER, 1973

(Özel Alanlar dışındaki atık alım tesisleri ve pis su boşaltılması)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesindeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesinin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesiyle ilgili olarak 1978 tarihli Protokolün VI maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek I'nin 38.2.5 sayılı kuralı ve Ek IV'ün 11.1.1 sayılı kuralına ilişkin olarak önerilen değişiklikleri DİKKATE ALARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca, metinleri mevcut kararın sırasıyla Ek 1 ve Ek 2'sinde belirtilen MARPOL 73/78'in Ek 1 ve Ek IV'ünde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Haziran 2008 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Sözleşmeye Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) Maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Aralık 2008 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın ve Eklerde yer alan değişiklik metinlerinin onaylı suretlerini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Eklerinin suretlerini, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK 1

MARPOL EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Özel Alanlar dışındaki atık alım kabul tesisleri)

Kural 38.2.5, aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Bu Ek'in 15. ve 34. kurallarına göre boşaltılmayan yağlı sıntıne suları ve diğer kalıntılara ilişkin tüm limanlar ve”

EK 2

MARPOL EK IV'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Pis suyun boşaltılması)

Kural 11.1.1, aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

- “1 her durumda pis suların toplama tanklarında depolanıyor olması ve canlı hayvanların bulunduğu mahallerden kaynaklanan pis suların bir anda değil, gemi seyir halindeyken ve en az 4 knot hızla ilerlerken Örgüt tarafından geliştirilen standartlara göre İdare tarafından onaylanacak olan ortalama bir basma oranıyla boşaltılması şartıyla, geminin, en yakın karaya 3 deniz milinden daha uzak bir mesafede, bu Ekteki kural 9.1.2'ye göre İdare tarafından onaylanmış bir sistem kullanarak parçalanmış ve dezenfekte edilmiş pis sularını veya en yakın karaya 12 deniz milinden daha uzak bir mesafede parçalanmamış veya dezenfekte edilmemiş pis sularını boşaltması; veya”

RESOLUTION MEPC.164(56)

Adopted on 13 July 2007

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

(Reception facilities outside Special Areas and discharge of sewage)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to regulation 38.2.5 of Annex I and regulation 11.1.1 of Annex IV to MARPOL 73/78,

1. **ADOPTS**, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I and Annex IV of MARPOL 73/78, the texts of which are set out at Annex 1 and Annex 2 respectively to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 June 2008, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 December 2008 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with Article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annexes; and
5. **REQUESTS FURTHER** the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annexes.

ANNEX 1

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

(Reception facilities outside Special Areas)

Regulation 38.2.5 is replaced by the following:

“all ports in respect of oily bilge waters and other residues that cannot be discharged in accordance with regulations 15 and 34 of this Annex; and”

ANNEX 2

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

(Discharge of sewage)

Regulation 11.1.1 is replaced by the following:

- “1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected, at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that, in any case, the sewage that has been stored in holding tanks, or sewage originating from spaces containing living animals, shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is *en route* and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or”

MEPC.176(58) SAYILI KARAR

10 Ekim 2008'te kabul edilmiştir

1978 PROTOKOLÜYLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL Revize Ek VI)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1997 tarihli Protokol'ün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesi'ndeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'ye ilişkin 1978 Protokolü'nün (bundan böyle "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'yi tadil eden 1997 Protokolü'nün (bundan böyle "1997 Protokolü" olarak anılacaktır) 4. maddesini KAYDEDEREK,

1997 Protokolü ile 1973 Sözleşmesi'ne Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar başlıklı Ek VI'nın (bundan böyle "Ek VI" olarak anılacaktır) eklendiğini AYRICA KAYDEDEREK,

MARPOL Ek VI'da yapılacak değişiklik taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam tonajları , dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Ocak 2010 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragrafa uygun olarak kabul edilmesi üzerine değişikliklerin 1 Temmuz 2010 tarihinde yürürlüğe gireceğini dikkate almaya DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'nin tüm Taraf Devletleri'ne iletmesini TALEP EDER;

5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'ye Taraf olmayan Devletlere iletmesini AYRICA TALEP EDER; ve

6. MARPOL Ek VI Taraflarını ve diğer Üye Devletleri, MARPOL Ek VI'daki değişiklikleri gemi sahiplerinin, gemi operatörlerinin, gemi inşacıların, gemi dizel makine üreticilerinin, yakıt tedarikçilerinin ve diğer ilgili grupların dikkatine sunmaya DAVET EDER.

EK

MARPOL REVİZE EK VI

Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar

Bölüm 1

Genel

Kural 1

Uygulama

Bu Ek'in 3, 5, 6, 13, 15, 16 ve 18. kurallarında aksi açıkça belirtilmedikçe, işbu Ek'in hükümleri tüm gemilere uygulanır.

Kural 2

Tanımlar

Bu Ek kapsamında:

1 *Ek*, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL), bununla ilgili 1978 Protokolü (MARPOL 73/78) ile değiştirildiği şekliyle ve Örgüt tarafından bu değişikliklerin bu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümleri uyarınca kabul edilmesi ve yürürlüğe konulması şartıyla tadil edildiği şekliyle 1997 Protokolü ile değiştirildiği şekliyle Ek VI anlamına gelir.

2 *Benzer inşa safhası*, şu aşama anlamına gelir:

- .1 inşanın, belirli bir gemi tipi olarak tanımlanabilecek aşamaya gelmiş olduğu; ve
- .2 geminin, hangisi daha küçükse, en az 50 tonluk kısmını kapsayan ya da tüm yapısal malzeme kütesinin yüzde birinin montajının başlamış olduğu.

3 *Yıldönümü tarihi*, Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikasının geçerliliğinin sona erdiği ay ve günü ifade eder.

4 *Yardımcı kontrol cihazı*, makine ve makine yardımcı ekipmanını hasar veya arıza ile sonuçlanabilecek çalışma koşullarına karşı korumak için kullanılan veya makineyi çalıştırmayı kolaylaştırmak için kullanılan bir gemi dizel makinesine monte edilmiş bir sistem, işlev veya kontrol stratejisi anlamına gelir. Bir yardımcı kontrol cihazı, aynı zamanda, aracın genel işleyişini kısıtlayan bir durum olmadığını başarılı bir şekilde gösteren bir strateji veya önlem olabilir.

5 *Sürekli besleme*, çöp yakıcı normal çalışma konumunda ve yanma odası çalışma sıcaklığı 850°C ile 1.200°C arasındayken, insan müdahalesi olmaksızın yanma odasına atık verilmesi işlemini ifade eder.

6 *Yanıtıcı cihaz (defeat device)* emisyon kontrol sisteminin herhangi bir bileşeninin veya fonksiyonlarının çalışmasını sağlamak veya devreye almak, modüle etmek, geciktirmek veya devre dışı bırakmak amacıyla çalışma değişkenlerini (örneğin makine hızı, sıcaklık, emme basıncı veya herhangi bir başka parametre) ölçen, algılayan ve bunlara uygun yanıt veren bir cihaz anlamına gelir. Öyle ki emisyon kontrol sisteminin etkinliği, böyle bir cihazın emisyon sertifikalandırma test prosedürlerine önemli ölçüde dahil edilmediği sürece, normal çalışma sırasında karşılaşılan koşullar altında azalır.

7 *Emisyon*, Bu Ek uyarınca kontrole tabi olan maddelerin gemilerden atmosfere veya denize salınımını ifade eder.

8 *Emisyon kontrol alanı*, gemilerden kaynaklanan, NO_x veya SO_x ve partikül maddelerden veya her üç emisyon türünden kaynaklanan hava kirliliğini ve bunların insan sağlığı ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için özel zorunlu önlemlerin alınmasının gerekli olduğu bir alan anlamına gelir. Emisyon kontrol alanları, bu Ek'in 13. ve 14. kurallarında listelenen veya bu kurullarda belirtilenleri içerir.

9 *Yakıt*, distile ve artık yakıtlar dahil olmak üzere, bir geminin sevki veya operasyonuna yönelik yakma maksatlı taşınan herhangi bir yakıt anlamına gelir.

10 *Gros ton*, 1969 tarihli Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi veya herhangi bir sonraki Sözleşme'nin Ek 1'inde yer alan tonaj ölçüm kurallarına göre hesaplanan groston anlamına gelir.

11 *Kurulum*, bu Ek'in 12. kuralı gereğince, portatif yangın söndürme üniteleri dahil olmak üzere sistemlerin, ekipmanların, yalıtımın veya diğer malzemelerin bir gemiye montajı anlamına gelir, ancak önceden kurulmuş sistemlerin, ekipmanların, yalıtımın veya diğer malzemelerin onarımını veya yeniden doldurulmasını veya portatif yangın söndürme ünitelerinin yeniden doldurulmasını kapsamaz.

12 *Monte edilmiş*, portatif bir yardımcı dizel makine de dahil olmak üzere, yalnızca yakıt besleme, soğutma veya egzoz sisteminin geminin ayrılmaz bir parçası olması durumunda, bir gemiye monte edilmiş veya monte edilmesi amaçlanan bir gemi dizel makinesi anlamına gelir. Bir yakıt besleme sistemi, yalnızca gemiye kalıcı olarak sabitlenmiş gemiye entegre olarak kabul edilir. Bu tanım, geminin kurulu güç kapasitesini desteklemek veya artırmak için kullanılan ve geminin ayrılmaz bir parçası olması amaçlanan bir gemi dizel makinesini de kapsamaktadır.

13 *İrasyonel emisyon kontrol stratejisi*, gemi normal kullanım koşulları altında çalıştırıldığında, bir emisyon kontrol sisteminin etkinliğini, geçerli emisyon test prosedürlerinde beklenenin altına düşüren herhangi bir strateji veya önlem anlamına gelir.

14 *Gemi dizel makinesi*, uygulandığı takdirde güçlendirici/kombine sistemler de dahil olmak üzere, bu Ek'in 13. kuralının uygulandığı, sıvı veya çift yakıtlı çalışan herhangi bir, pistonlu, içten yanmalı makine anlamına gelir.

15 *NO_x Teknik Kodu*, değişikliklerin mevcut Sözleşme'nin 16. Maddesinin hükümleri uyarınca kabul edilmesi ve yürürlüğe girmesi şartıyla Örgüt tarafından tadil edildiği şekliyle 1997 tarihli MARPOL Konferansı'nın 2 sayılı kararı ile kabul edilen Gemi Dizel Makinelerinden Kaynaklanan Azot Oksit Emisyonunun Kontrolüne İlişkin Teknik Kod anlamına gelir.

16 *Ozon inceltici maddeler*, bu Ek'in uygulandığı veya yorumlandığı tarihte yürürlükte olan, 1987 tarihli Ozon Tabakasını İncelten Maddelere İlişkin Montreal Protokolü'nün 1. maddesinin (4) paragrafında tanımlanan ve söz konusu Protokol'ün A, B, C veya E Eki'nde listelenen kontrole tabi maddeler anlamına gelir.

Gemide bulunabilecek ozon inceltici maddeler, bunlarla sınırlı olmamak üzere aşağıdakilerdir:

Halon 1211 Bromoklorodiflorometan

Halon 1301 Bromotriflorometan

Halon 2402 1, 2-Dibromo -1, 1, 2, 2-tetraflorometan (Halon 114B2 olarak da bilinmektedir)

CFC-11 Trikloroflorometan

CFC-12 Diklorodiflorometan

CFC-113 1, 1,2-Trikloro - 1, 2, 2 - trifloroetan

CFC-114 1,2- Dikloro -1, 1, 2, 2 - tetrafloroetan

CFC-115 Kloropentafloroetan

17 *Gemide atık yakımı*, geminin normal çalışması sırasında oluşan atıklar veya diğer maddelerin yakılması anlamına gelir.

18 *Çöp yakıcı*, birincil amacı yakma olarak tasarlanmış bir gemi ekipmanı anlamına gelir.

19 *İnşa edilmiş gemiler*, omurgaları kızağa konulmuş olan veya benzer bir inşa aşamasında olan gemiler anlamına gelir.

20 *Slaç yağı*, yakıt veya yağlama yağı seperatörlerinden çıkan slaç, ana veya yardımcı makinelerden sızan atık yağlama yağından veya sintine suyu seperatörleri, yağ filtreleme ekipmanı veya taşıntı tavaşından dökülen atık yağ anlamına gelir.

21 *Tanker*, Ek I'in 1. kuralında tanımlanan bir petrol tankeri veya bu SözleşmeninSözleşme'nin Ek II'sinin 1. kuralında tanımlanan bir kimyasal tanker anlamına gelir.

Kural 3

İstisnalar ve Muafiyetler

Genel

1 Bu Ek'in kuralları aşağıdaki durumlarda geçerli değildir:

- .1 geminin emniyetini sağlama veya denizden can kurtarma amacıyla emisyonun gerekli olması; veya

- 2 gemi veya gemi donanımlarında meydana gelen hasar nedeniyle oluşan emisyonlar:
 - 2.1 hasarın oluşmasından veya emisyonun tespit edilmesinden sonra önlenmesi veya en aza indirilmesi amacıyla makul tüm önlemlerin alınmış olması şartıyla; ve
 - 2.2 gemi sahibi veya kaptanın kasten veya zararın meydana gelebileceğini bilerek pervasızca hareket ettiği durumlar haricinde.

Gemi emisyon azaltma ve kontrol teknolojisi araştırmaları için denemeler

2 Bir Taraf Devlet'in İdaresi, uygun olduğu şekilde diğer İdarelerle iş birliği içinde, bir gemiye, gemi emisyon azaltma ve kontrol teknolojilerinin ve makine tasarım programlarının geliştirilmesi amacıyla testler yapması için bu Ek'in özel hükümlerinden muafiyet tanıyabilir. Böyle bir muafiyet, yalnızca Ek'in veya revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kod'un belirli hükümlerinin uygulanması, bu tür teknolojilerin veya programların geliştirilmesine yönelik araştırmalara engel teşkil ediyorsa sağlanır. Böyle bir muafiyet için izin, yalnızca gerekli olan asgari gemi sayısına verilecek ve aşağıdaki hükümlere tabi olacaktır:

- 1 30 litreye kadar silindir hacmine sahip gemi dizel makineleri için deneme seyri 18 ayı geçemez. İlave süre gerekiyorsa, izin veren İdare veya İdareler ilave bir 18 aylık süre için yenilemeye izin verebilir; veya
- 2 30 litre veya daha fazla silindir hacmine sahip gemi dizel makineleri için, deneme seyri 5 yılı geçemez ve her ara sörveyde izin veren İdare veya İdareler tarafından bir ilerleme değerlendirmesi yapılır. Testin izin koşullarına uymaması veya teknolojinin veya programın gemi emisyonlarının azaltılması ve kontrolünde etkili sonuçlar üretmesinin mümkün olmadığı belirlenirse, yapılan değerlendirmeye dayalı olarak izin geri çekilebilir. Değerlendirmeyi yapan İdare veya İdareler, belirli bir teknoloji veya programın testini yapmak için ilave süre gerektiğini belirlerse, izin beş yılı aşmayan ilave bir süre için yenilenebilir.

Deniz yatağı madenciliğinden kaynaklanan emisyonlar

3.1 Bu Sözleşme'nin 2(3)(b)(ii) maddesine uygun olarak, deniz yatağı maden kaynaklarının araştırılması, işletilmesi ve ilgili açık denizde işlenmesinden doğrudan kaynaklanan emisyonlar, bu Ek'in hükümlerinden muafır. Bu emisyonlar arasında şunlar yer almaktadır:

- 1 kullanılan sondaj sıvıları da dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hidrokarbonların tutuşturulması ve sondaj kuyusu açma ve test işlemleri sırasında kazıdan çıkan hafriyat ve çamurların yakılması ile deniz yatağı maden kaynaklarının araştırılması, işletilmesi ve ilgili açık denizde işlenmesinin yalnızca ve doğrudan sonucu olan maddelerin yakılmasından ve beklenmedik koşullardan kaynaklanan alevlenmelerin sebep olduğu emisyonlar;
- 2 sondaj sıvılarında ve hafriyatında bulunan gazların ve uçuçu bileşiklerin salınımı;

- 3 yalnızca ve doğrudan deniz yatağı minerallerinin işlenmesi, elleçlenmesi veya depolanması ile ilişkili emisyonlar; ve
- 4 yalnızca deniz yatağı maden kaynaklarının araştırılması, işletilmesi ve açık denizde madenlerin işlenmesiyle ilgili gemi dizel makinelerinden kaynaklanan emisyonlar.

3.2 Bu Ek'in 18. kuralının gereklilikleri, İdare tarafından onaylandığı takdirde, sahada üretilen ve daha sonra yakıt olarak kullanılan hidrokarbonların kullanımına uygulanmaz.

Kural 4

Eşdeğerler

1 Eğer bu tür donanım, malzeme, cihaz veya düzenekler veya diğer prosedürler, alternatif yakıtlar veya uygunluk yöntemleri, asgari olarak 13 ve 14. kurallarda belirtilen standartlardan herhangi biri dahil olmak üzere, bu Ek'in gerektirdiği emisyon azaltmaları açısından etkiliyse bir Taraf Devlet'in İdaresi, bir gemiye veya diğer prosedürlere, alternatif yakıtlara veya bu Ek'in gerektirdiğine alternatif olarak kullanılan uygunluk yöntemlerine herhangi bir donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğin takılmasına izin verebilir.

2 Bu Ek kapsamında öngörülenlere alternatif olarak bir donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğe veya diğer prosedürlere, alternatif yakıtlara veya uygunluk yöntemlerine izin veren bir Taraf Devlet'in İdaresi, bilgilendirme ve gerekli adımların atılması için Taraf Devletler'e dağıtılmak üzere, söz konusu donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğin ayrıntılarını Örgüt'e bildirir,

3 Bir Taraf Devlet'in İdaresi, bu kuralda sağlanan eşdeğerlere ilişkin olarak Örgüt tarafından geliştirilen ilgili rehberleri dikkate almalıdır.

4 Bu kuralın 1. paragrafında belirtilen bir eşdeğerin kullanımına izin veren bir Taraf Devlet'in İdaresi, çevreye, insan sağlığına, mülkiyet hakkına veya kaynaklara ve diğer Devletlerin bu kaynaklarına zarar vermeye veya bunları bozmamaya çalışacaktır.

Bölüm 2

Sörvey, belgelendirme ve kontrol araçları

Kural 5 **Sörveyler**

1 400 gros ton ve üzerindeki her gemi ile her sabit ve yüzer sondaj kulesi ve diğer platformlar aşağıda belirtilen sörveylere tabidir:

- .1 Gemi hizmete alınmadan veya bu Ek'in 6. kuralı uyarınca gerekli belgeler ilk kez düzenlenmeden önce bir başlangıç sörveyi. Bu sörvey, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kodun yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır;
- .2 Bu Ek'teki kural 9.2, 9.5, 9.6 ve 9.7'nin geçerli olduğu durumlar haricinde, beş yılı aşmamak kaydıyla İdare tarafından belirlenen aralıklarla yapılacak bir yenileme sörveyi. Bu yenileme sörveyi, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Kodun yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır;
- .3 Bu kuralda paragraf 1.4'te belirtilen yıllık sörveylerden birinin yerini almak üzere, belgenin ikinci yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde veya belgenin üçüncü yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde yapılacak olan bir ara sörvey. Ara sörvey, ekipmanların ve düzenlemelerin Kod'un yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun ve iyi durumda olduğundan emin olacak şekilde yapılır. Bu ara sörveyler, bu Ek'teki kural 6 veya 7 kapsamında düzenlenen sertifikada onaylanır;
- .4 Paragraf 4'te bahsedilen ekipmanlar, donanımlar, düzenlemeler ve malzemelerin genel bir muayenesi de dahil olmak üzere, bu unsurların paragraf 1.1'e uygun olarak bakımlarının yapıldığından ve geminin kullanılacağı hizmet için yeterli seviyede bulunduğundan emin olmak için, belgenin her yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde yapılacak bir yıllık sörvey. Bu ara sörveyler, bu Ek'teki kural 6 veya 7 kapsamında düzenlenen sertifikada onaylanır; ve
- .5 Bu kuralın 4. paragrafında belirtilen şekilde herhangi bir önemli onarım veya yenileme yapıldığında veya bu kuralın 5. paragrafında belirtilen incelemelerden kaynaklanan bir onarımdan sonra, duruma göre genel veya kısmi bir ilave sörvey yapılır. Sörvey, gerekli onarım veya yenilemelerin etkili bir şekilde yapıldığından, bu onarım veya yenilemelerin malzeme ve işçiliğinin her bakımdan tatmin edici olduğundan ve geminin her bakımdan bu Ek'in şartlarına uygun olduğundan emin olacak şekilde gerçekleştirilir.

2 400 gros ton altındaki gemilerde, İdare, bu Ek'in uygulanabilir hükümlerine uyulmasını sağlamak için uygun önlemleri alabilir.

3 Bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasına ilişkin olarak; gemilerin sörveyeleri, İdare'nin yetkilileri tarafından yapılır.

- 1 Ancak İdare, sörveyeleri bu amaç için görevlendirdiği sörveyörlere veya tarafınca tanınmış kuruluşlara yaptırabilir. Bu tür kuruluşlar, Örgüt tarafından kabul edilen rehberlere uyar;
- 2 Gemi dizel makineleri ve ekipmanlarının bu Ek'in 13. kuralına uygunluk sörveyi, revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Koduna göre yürütülür;
- 3 Görevlendirilmiş bir sörveyör veya tanınmış bir kuruluş, ekipmanın durumunun, sertifikada belirtilen özelliklerle önemli ölçüde uyuşmadığını belirlediğinde, düzeltici faaliyetin gerçekleştirilmesini sağlar ve İdare'yi zamanında bilgilendirir. Bu tür düzeltici faaliyet gerçekleştirilmediğinde sertifika İdare tarafından iptal edilir. Gemi diğer bir Taraf Devlet'in limanında ise Liman Devleti'nin ilgili makamları derhal bilgilendirilir. İdare'nin bir yetkilisi, görevlendirilmiş bir sörveyör veya tanınmış kuruluşun, Liman Devleti'nin ilgili makamlarını bilgilendirmesi üzerine, ilgili Liman Devleti Hükümeti, bu kural kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeleri için yetkili, sörveyör veya kuruluşu gerekli yardımı sağlar; ve
- 4 İlgili İdare, her halükârda sörveyin eksiksizliğini ve etkinliğini garanti eder ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri sağlamayı taahhüt eder.

4 Ekipmanın bakımı bu Ek'in hükümlerine uygun olacak ve sörvey kapsamındaki ekipman, sistemler, donanımlar, düzenlemeler veya malzemelerde İdarenin açık onayı olmaksızın hiçbir değişiklik yapılmayacaktır. Bu tür teçhizat ve ekipmanların, bu Ek'in hükümlerine uygun teçhizat ve ekipmanlarla doğrudan değiştirilmesine izin verilir.

5 Bir gemide bir kaza meydana geldiğinde veya bu Ek kapsamındaki teçhizatının etkinliğini veya eksiksizliğini önemli ölçüde etkileyen bir kusur tespit edildiğinde, gemi kaptanı veya gemi sahibi en kısa zamanda İdareye, görevlendirilmiş bir sörveyöre veya ilgili sertifikayı vermekten sorumlu tanınmış kuruluşu rapor verir.

Kural 6

Belgenin düzenlenmesi veya onaylanması

1. Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası, bu Ek'in 5. kuralının hükümlerine uygun olarak bir başlangıç veya yenileme sörveyinden sonra aşağıdakilere verilecektir:

- 1 diğer Taraf Devletlerin yetki alanlarındaki limanlara veya açık deniz terminallerine sefer yapan 400 gros ton ve üzerindeki herhangi bir gemi; ve
- 2 diğer Taraf Devletlerin egemenliği veya yetki alanlarındaki sulara sefer yapan platformlar ve sondaj kuleleri.

2 EK VI'nin yürürlüğe girmesinden önce inşa edilen bir gemiye, geminin İdaresi tarafından bu kuralın 1. Paragrafına uygun olarak, yürürlüğe giriş tarihinden sonraki ilk programlı havuzlamadan daha geç olmak üzere bir Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası verilir, ancak sertifikanın geçerliliği hiçbir durumda bu tarihten itibaren üç yılı geçemez.

3 Bu sertifika, İdare veya İdare tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kişi veya kuruluş tarafından verilir veya onaylanır. İdare, her durumda sertifikanın tüm sorumluluğunu üstlenir.

Kural 7

Başka bir Taraf Devletçe sertifika düzenlenmesi

1 Bir Taraf Devlet, İdarenin talebi üzerine, bir geminin sörfeyini yaptırabilir ve bu Ek'in hükümlerine uyulduğuna ikna olması halinde, Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası'nı düzenler veya düzenlenmesi için yetki verir ve uygun olduğu durumlarda, bu Ek'e uygun olarak bu Sertifika'yı gemide tasdik eder veya tasdik edilmesi için yetki verir.

2 Sertifika'nın ve sörfey raporunun bir kopyası talepte bulunan İdare'ye mümkün olan en kısa sürede iletilir.

3 Bu şekilde düzenlenen bir Sertifika, İdare'nin talebi üzerine verildiğine dair bir beyan içerir ve bu Ek'in 6. kuralı uyarınca düzenlenen Sertifika ile aynı hüküm ve geçerliliğe sahiptir.

4 Taraf olmayan bir Devlet'in bayrağını taşıyan bir gemi için, Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası düzenlenmez.

Kural 8

Sertifika tipi

Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası, bu Ek'in I. lahikasında verilen örneğe uygun biçimde düzenlenecek ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Sertifika'yı veren ülkenin resmî dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyuşmazlık durumunda bu geçerli olacaktır.

Kural 9

Belgenin süresi ve geçerliliği

1 Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası, İdare tarafından belirlenen ve beş yılı geçmeyecek bir süre için düzenlenir.

2 Bu kuralın 1. Paragrafının gerekliliklerine bakılmaksızın:

- .1 mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten üç ay öncesine kadar yenileme sörfeyinin tamamlanmış olması halinde yeni sertifika, yenileme sörfeyinin tamamlanma tarihinden itibaren mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten sonra beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur;

- 2 mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten sonra yenileme sürveyinin tamamlanmış olması halinde yeni sertifika, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden itibaren mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten sonra beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur; ve
- 3 mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten üç aydan fazla süre önce yenileme sürveyinin tamamlanmış olması halinde yeni sertifika, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur.
- 3 Bir sertifikanın beş yıldan daha kısa bir süre için düzenlenmiş olması halinde İdare, sertifikanın geçerliliğini, beş yıllık bir sertifikanın düzenlendiği durumda uygulanabilir olan bu Ek'in 5.1.3 ve 5.1.4 sayılı kurallarında belirtilen sürveylerin uygun biçimde yapılması şartıyla, geçerlilik süresinin sona ermesinden sonra kural 1'de belirtilen azami döneme uzatabilir.
- 4 Yenileme sürveyinin tamamlanmış olması ve mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten önce yeni bir sertifika düzenlenememesi veya gemiye koyulamaması durumunda, İdare tarafından yetkilendirilen kişi veya kuruluş mevcut sertifikayı onaylayabilir ve bu sertifikanın , geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren beş ayı geçmemek üzere ek bir süre için geçerli olarak kabul edilir.
- 5 Sertifikanın geçerlilik süresi dolduğunda gemi sürvey yapılacak limanda değilse, İdare sertifikanın geçerlilik süresini uzatabilir, ancak bu uzatma yalnızca, geminin sürveyinin yapılacağı limana olan seferini tamamlamasına izin vermek amacıyla ve sadece bunu yapmanın uygun ve makul görüldüğü durumlarda yapılır. Hiçbir sertifika üç aydan daha uzun bir süre uzatılmamaz ve uzatma verilen bir gemi, sürveye tabi tutulacağı limana vardığında yeni bir sertifika olmadan bu uzatmaya dayanarak o limandan ayrılma hakkına sahip olmayacaktır. Yenileme sürveyi tamamlandığında, yeni sertifika, uzatma verilmeden önce mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerlidir.
- 6 Kısa seferler yapan bir gemiye verilen ve bu kuralın yukarıdaki hükümleri uyarınca uzatılmamış olan bir sertifikanın geçerliliği, üzerinde belirtilen sona erme tarihinden itibaren bir aylık bir süre için İdare tarafından uzatılabilir. Yenileme sürveyi tamamlandığında, yeni sertifika, uzatma verilmeden önce mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerlidir.
- 7 İdare tarafından belirlenen özel durumlarda, yeni bir sertifikanın bu kuraldaki paragraf 2.1, 5 veya 6'da öngörüldüğü şekilde mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarihten itibaren tarihlendirilmesi gerekmez. Bu özel durumlarda yeni sertifika, yenileme sürveyinin tamamlanmasından itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.
- 8 Bu Ek'in 5. Kuralında belirtilen süreden önce yıllık veya ara sürvey tamamlanmış ise:
 - 1 sertifika üzerindeki yıl dönümü tarihi, sürveyin tamamlandığı tarihten itibaren üç aydan fazla olmayacak şekilde onaylanarak başka bir tarihe değiştirilir;
 - 2 bu Ek'in 5. Kuralında öngörülen sonraki yıllık veya ara sürvey, yeni yıl dönümü tarihi kullanılarak kuralda öngörülen aralıklarla tamamlanır; ve

- .3 bu Ek'in 5. Kuralında öngörülen sörveyler arasındaki azami zaman aralıklarının aşılması için bir veya birden fazla yıllık veya ara sörvey yapılması kaydıyla, sertifikanın geçerlilik süresinin sona ereceği tarih aynı bırakılabilir.
- 9 bu Ek'teki kural 6 ve 7 kapsamında düzenlenen bir sertifika, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirir:
- .1 ilgili sörveylerin bu Ek'teki kural 5.1 kapsamında belirtilen süreler içinde tamamlanmaması;
 - .2 sertifikanın bu Ek'teki kural 5.1.3 veya 5.1.4 uyarınca onaylanmamış olması; ve
 - .3 geminin başka bir Devlet'in bayrağına geçmesi. Yeni bir sertifika ancak, geminin bu Ek'teki kural 5.4'ün şartlarına uygun olduğuna; yeni sertifikayı veren Hükümetin tamamen ikna olması halinde düzenlenir. Taraf Devletler arasında bir geçiş işlemi söz konusu olduğunda, geçişin yapılmasından itibaren üç ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıma hakkına sahip olduğu bayrağın ait olduğu Taraf Devlet'in Hükümet'i, geminin geçiş öncesinde taşıdığı sertifikanın ve varsa ilgili sörvey raporlarının suretlerini İdare'ye en kısa zamanda iletir.

Kural 10

Operasyonel gerekliliklere dair Liman Devleti denetimi

- 1 Bir gemi, başka bir Taraf Devlet'in yetki alanındaki limanda veya açık deniz terminalindeyken, kaptan veya mürettebatın gemilerden kaynaklanabilecek hava kirliliğinin önlenmesi ile ilgili temel gemi prosedürlerine aşına olmadığını düşünmek için açık gerekçelerin olduğu durumlarda, bu Ek kapsamındaki operasyonel gerekliliklerle ilgili olarak bu Tarafça usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş görevliler tarafından denetime tabi tutulur.
- 2 Bu kuralın 1 numaralı paragrafında belirtilen durumlarda Taraf Devlet, durum, bu Ek'in gerekliliklerine uygun olarak düzeltilene kadar geminin seyre çıkmamasını sağlayacak adımları atar.
- 3 Bu Sözleşme'nin 5. maddesinde öngörülen liman devleti denetimine ilişkin prosedürler bu kural için geçerlidir,
- 4 Bu kuraldaki hiçbir unsur, bu Sözleşme'de özel olarak öngörülen operasyonel gereklilikler üzerinde kontrol ve denetim gerçekleştiren bir Tarafın hak ve yükümlülüklerini sınırlandırarak şekilde yorumlanamaz.

Kural 11

İhlallerin tespiti ve yaptırımlar

- 1 Taraf Devletler, tüm uygun ve uygulanabilir tespit ve çevresel izleme önlemleri, raporlama ve kanıt toplama için yeterli prosedürleri kullanarak ihlallerin tespiti ve bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasında iş birliği yapacaklardır.

2 Bu Ek'in uygulanacağı bir gemi, bir Taraf Devlet'in limanında veya açık deniz terminalindeyken, bu Ek'in kapsamındaki maddelerden herhangi birini ihlal edip etmediğini doğrulamak amacıyla o Taraf Devletçe atanan veya yetkilendirilen görevliler tarafından gemi denetime tabi tutulabilir. Yapılan bir denetim, bu Ek'in ihlal edildiğini gösterirse, uygun bir işlem için İdareye bir rapor gönderilir.

3 Herhangi bir Taraf Devlet, eğer varsa, geminin bu Ek kapsamındaki maddelerden herhangi birini ihlal edip etmediğine dair kanıtları İdareye sunacaktır. Bunu yapmak mümkün ise, eski Taraf Devlet'in yetkili makamı iddia edilen ihlali geminin kaptanına bildirir.

4 Bu kanıtları alarak bilgilendirilen İdare konuyu araştırır ve diğer Taraf Devlet'ten iddia edilen ihlale ilişkin daha fazla veya daha iyi kanıt sunmasını talep edebilir. İdare, iddia edilen ihlale ilişkin kovuşturma açılmasını sağlayacak yeterli delilin bulunduğu kanaat getirirse, bu işlemlerin en kısa sürede kendi kanunlarına uygun olarak açılmasını sağlar. İdare, iddia edilen ihlali bildiren Taraf Devlet'i ve Örgüt'ü yapılan işlem hakkında derhal bilgilendirir.

5 Bir Taraf Devlet, bu Ek'e tabi bir gemi, kendi yetki alanındaki limanlara veya açık deniz terminallerine girdiğinde, herhangi bir Taraf Devlet'ten , geminin bu Ek'in kapsamındaki maddelerden herhangi birini ihlal edip etmediğine dair yeterli kanıtla birlikte bir araştırma talebi alırsa, denetleyebilir. Bu tür bir soruşturmanın raporu, bu Sözleşme uyarınca uygun önlemin alınabilmesi için talep eden Taraf Devlet'e ve İdare'ye gönderilir.

6 Bu Ek'in uygulanması veya yorumlanması sırasında yürürlükte olan, uygulama ve güvenlik tedbirlerine ilişkin yasa da dahil olmak üzere, gemilerden kaynaklanan deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolüne ilişkin uluslararası hukuk, *gerekli değişiklikler yapılarak*, bu Ek'te yer alan kurallara ve standartlara uygulanır.

Bölüm 3

Gemilerden kaynaklanan emisyonların kontrolü için gereklilikler

Kural 12

Ozon inceltici maddeler

1 Bu kural, soğutucu şarj bağlantıları veya ozon inceltici maddeler içeren, potansiyel olarak çıkarılabilir bileşenlerin olmadığı kalıcı olarak mühürlenmiş ekipman için geçerli değildir.

2 Kural 3.1 hükümlerine tabi olarak, ozon inceltici maddelerin kasıtlı emisyonları yasaktır. Kasıtlı emisyonlar, sistemlerin veya ekipmanın bakımı, servisi, onarımı veya elden çıkarılması sırasında meydana gelen emisyonları içerir, ancak ozon inceltici bir maddenin yeniden yakalanması veya geri dönüştürülmesiyle bağlantılı minimal emisyonları içermez. Ozon inceltici bir maddenin sızıntılarından kaynaklanan emisyonlar, sızıntılar kasıtlı olsun ya da olmasın, Taraf Devletlerce düzenlenebilir.

3.1 Hidro-kloroflorokarbonlar dışında ozon inceltici maddeler içeren kurulumlar aşağıdaki durumlarda yasaktır:

- .1 19 Mayıs 2005 tarihinde veya sonrasında inşa edilen gemilerde; veya
- .2 19 Mayıs 2005'ten önce inşa edilmiş, sözleşmeye bağlı olarak gemiye 19 Mayıs 2005 veya daha sonra teslim tarihi olan gemilerde veya sözleşmeye dayalı bir teslimat tarihinin olmaması durumunda, ekipmanın fiili teslimatının 19 Mayıs 2005'te veya sonra olması durumunda.

3.2 Hidro-kloroflorokarbonlar içeren kurulumlar aşağıdaki durumlarda yasaktır:

- .1 1 Ocak 2020 tarihinde veya sonrasında inşa edilen gemilerde; veya
- .2 1 Ocak 2020'den önce inşa edilmiş, sözleşmeye bağlı olarak gemiye 1 Ocak 2020 veya daha sonra teslim tarihi olan gemilerde veya sözleşmeye dayalı bir teslimat tarihinin olmaması durumunda, ekipmanın fiili teslimatının 1 Ocak 2020'de veya sonra olması durumunda.

4 Bu kuralda atıfta bulunulan maddeler ve bu maddeleri içeren teçhizat, gemilerden çıkarıldığında uygun atık kabul tesislerine teslim edilecektir.

5 Kural 6.1'e tabi olan her gemi, ozon inceltici maddeler içeren ekipmanların bir listesini tutacaktır.

6 Kural 6.1'e tabi olan ve ozon inceltici maddeler içeren doldurulabilir sistemlere sahip her gemi, bir ozon inceltici maddeler kayıt defteri tutacaktır. Bu kayıt defteri, İdare tarafından onaylanan mevcut bir jurnalin veya elektronik kayıt sisteminin bir parçasını oluşturabilir.

7 Ozon inceltici maddeler kayıt defterindeki kayıtlar, maddenin kütlesi (kg) cinsinden kaydedilecek ve aşağıdaki hususlara göre her seferinde gecikmeksizin tamamlanacaktır:

- .1 ozon inceltici maddeler içeren ekipmanın tamamen veya kısmen yeniden doldurulması;
- .2 ozon inceltici maddeler içeren ekipmanların onarımı veya bakımı;
- .3 ozon inceltici maddelerin atmosfere boşaltılması:
 - .3.1 kisten; ve
 - .3.2 kasıtlı olmayarak;
- .4 ozon inceltici maddelerin karadaki atık alım tesislerine boşaltılması; ve
- .5 ozon inceltici maddelerin gemiye tedariki.

Kural 13

Azot oksitler (NO_x)

Uygulama

- 1.1 Bu kural aşağıdakiler için geçerlidir:
 - .1 bir gemiye monte edilmiş 130 kW'tan daha fazla çıkış gücüne sahip her bir gemi dizel makinesi; ve
 - .2 İdare'yi tatmin edecek şekilde, söz konusu makinenin, değiştirilen makinenin aynı olduğu ve aksi taktirde bu kuralın 1.1.1. paragrafı kapsamında olmadığı İdare'ye sunulduğu durumlar haricinde 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında büyük makine değişikliğine uğrayan, 130kW'tan daha fazla güç çıkışına sahip her bir gemi dizel makinesi.
- 1.2 Bu kural aşağıdakiler için geçerli değildir:
 - .1 Yalnızca acil durumlar için kullanılması amaçlanan bir gemi dizel makinesi veya yalnızca üzerine kurulu olduğu gemide acil durumlar için kullanılması amaçlanan herhangi bir cihaza veya ekipmana güç sağlamak için kullanılması amaçlanan bir gemi dizel makinesi veya yalnızca acil durumlar için kullanılması amaçlanan cankurtaran botuna kurulu bir gemi dizel makinesi; ve
 - .2 İdare tarafından oluşturulan alternatif bir NO_x kontrol önlemine tabi olması şartıyla, geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devlet'in egemenlik veya yargı yetkisine tabi sularda sefer yapan bir gemiye monte edilen gemi dizel makinesi.
- 1,3 Bu kuralın 1.1 paragrafı hükümlerine bakılmaksızın, İdare, makinenin kurulu olduğu geminin yalnızca, geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devlet içindeki limanlara veya açık deniz terminallerine seferlerle meşgul olması şartıyla inşa edilmiş bir gemiye monte edilen herhangi bir gemi dizel makinesi veya büyük makine değişikliğine tabi tutulan herhangi bir gemi dizel makinesi için 19 Mayıs 2005'ten önce bu kuralın uygulanmasından muaf tutulabilir.

Büyük makine değişikliği

2.1 Bu kuralın amaçları doğrultusunda, *büyük makine değişikliği*, bu kuralın 3, 4 veya 5.1.1 paragraflarında belirtilen standartlara göre henüz onaylanmamış bir gemi dizel makinesinde 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında yapılan değişiklik anlamına gelir:

- .1 makinenin bir gemi dizel makinesi ile değiştirilmesi veya ek bir gemi dizel makinesi kurulması veya
- .2 revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodu'nda tanımlandığı gibi makinede herhangi bir önemli değişiklik yapılırsa veya
- .3 makinenin nominal gücü, makinenin orijinal sertifikasında belirtilen nominal gücüne kıyasla %10'dan fazla arttırılırsa.

2.2 Yürürlükte olan bu kuralda yer alan standartlar, bir gemi dizel makinesinin özdeş olmayan bir gemi dizel makinesiyle değiştirilmesini veya ilave bir gemi dizel makinesinin takılmasını içeren büyük bir makine değişimi için, makinenin değiştirilmesi veya eklenmesi sırasında uygulanacaktır. 1 Ocak 2016 tarihinde veya sonrasında, yalnızca makinelerin değiştirilmesi durumunda, bu tür bir yedek makinenin bu kuralın 5.1.1 paragrafında (Sınıf III) belirtilen standartları karşılaması mümkün değilse, bu yedek makine bu kuralın 4. paragrafında (Sınıf II) belirtilen standartları karşılamalıdır. Yeni bir makinenin; bu kuralın 5.1.1 paragrafındaki standartları karşılamasının ne zaman mümkün olmadığına dair kriterleri ortaya koymak için Örgüt tarafından rehberler geliştirilecektir.

2.3 Bu kuralın 2.1.2 veya 2.1.3 paragraflarında atıfta bulunulan bir gemi dizel makinesi aşağıdaki standartları karşılar:

- .1 1 Ocak 2000 tarihinden önce inşa edilen gemiler için bu kuralın 3. paragrafında belirtilen standartlar uygulanır; ve
- .2 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında inşa edilen gemiler için, geminin inşa edildiği tarihte yürürlükte olan standartlar uygulanır.

Kategori I

3 Bu Ek'in 3. kuralına tabi olarak, 1 Ocak 2000 tarihi ve sonrası ile 1 Ocak 2011'den önce inşa edilmiş bir gemiye monte edilmiş bir gemi dizel makinesinin çalıştırılması, makinenin azot oksit emisyonunun (toplam ağırlıklı NO₂ emisyonu olarak hesaplanır) belirtilen sınırlar dahilinde olduğu durumlar dışında yasaktır. n = nominal makine devri (dakikada krank mili devri) olarak sınırlar aşağıdaki şekildedir:

- .1 n, 130 rpm'den az olduğunda 17,0 g/kWh;
- .2 n, 130 rpm'den fazla 2.000 rpm'den az olduğunda $45 n^{(-0,2)}$ g/kWh;
- .3 n, 2.000 rpm'den fazla olduğunda 9,8 g/kWh.

Kategori II

4 Bu Ek'in 3. kuralına tabi olarak, 1 Ocak 2011'de veya sonrasında inşa edilmiş bir gemiye monte edilmiş bir gemi dizel makinesinin çalıştırılması, makinenin azot oksit emisyonunun (toplam ağırlıklı NO₂ emisyonu olarak hesaplanır) belirtilen sınırlar dahilinde olduğu durumlar dışında yasaktır. n = nominal makine devri (dakikada krank mili devri) olarak sınırlar aşağıdaki şekildedir:

- .1 n, 130 rpm'den az olduğunda 14,4 g/kWh;
- .2 n, 130 rpm'den fazla 2.000 rpm'den az olduğunda $44 \cdot n^{-(0.23)}$ g/kWh;
- .3 n, 2.000 rpm'den fazla olduğunda 7,7 g/kWh.

Kategori III

5.1 Bu Ek'in 3. kuralına tabi olarak, 1 Ocak 2016'da veya sonrasında inşa edilmiş bir gemiye monte edilmiş bir gemi dizel makinesinin çalışması:

- .1 makinenin azot oksit emisyonunun (toplam ağırlıklı NO₂ emisyonu olarak hesaplanır) belirtilen sınırlar dahilinde olduğu durumlar dışında yasaktır. n = nominal makine devri (dakikada krank mili devri) olarak sınırlar aşağıdaki şekildedir:
 - .1.1 n, 130 rpm'den az olduğunda 3,4 g/kWh;
 - .1.2 n, 130 rpm'den fazla 2.000 rpm'den fazla olduğunda $9 \cdot n^{-(0.2)}$ g/kWh; ve
 - .1.3 n, 2.000 rpm'den fazla olduğunda 2,0 g/kWh;
- .2 gemi bu kuralın 6. paragrafında belirtilen bir emisyon kontrol alanında çalışıyorsa, bu kuralın 5.1.1 paragrafında belirtilen standartlara tabidir; ve
- .3 gemi bu kuralın 6. paragrafında belirtilen bir emisyon kontrol alanı dışında çalışıyorsa, bu kuralın 4. paragrafında belirtilen standartlara tabidir.

5.2 Bu kuralın 10. paragrafında belirtilen değerlendirmeye tabi olarak, bu kuralın 5.1.1 paragrafında belirtilen standartlar aşağıdakiler için geçerli değildir:

- .1 Bu Sözleşme'nin Ek I'nin 1.19 kuralında tanımlandığı gibi, özel olarak tasarlanan ve yalnızca eğlence amaçlı kullanılan 24 metreden daha kısa bir uzunluğa (L) sahip olan bir gemiye monte edilmiş bir gemi dizel makinesi; veya
- .2 geminin, tasarım veya inşa sınırlamaları nedeniyle bu kuralın 5.1.1 paragrafında belirtilen standartlara uyamayacağı İdare'yi tatmin edecek şekilde gösterilirse; gemiye monte edilmiş, 750 Kw'tan daha az tahrir gücüne sahip, birleşik plakalı dizel makine,.

Emisyon kontrol alanı

6 Bu kuralın amaçları doğrultusunda, bir emisyon kontrol alanı bu Ek'in III. lahikasında belirtilen kriterler ve prosedürlere uygun olarak Örgüt tarafından belirlenen herhangi bir liman sahası da dahil olmak üzere herhangi bir diğer deniz alanıdır.

1 Ocak 2000'den önce inşa edilmiş bir gemiye monte edilmiş gemi dizel makineleri

7.1 Bu kuralın 1.1.1 paragrafına bakılmaksızın, 1 Ocak 1990 tarihi ve sonrası ile 1 Ocak 2000'den önce inşa edilmiş bir gemiye monte edilmiş, 5.000 kW'dan fazla güç çıkışına ve silindir başına 90 litre veya daha fazla motor hacmine sahip bir gemi dizel makinesi, bu makine için onaylanmış bir yöntemin Taraf Devletlerden birinin İdareesi tarafından belgelendirilmesi ve bu belgeye ilişkin bildirim onaylayan İdare tarafından Örgüt'e sunulması şartıyla, bu kuralın 7.4 paragrafında belirtilen emisyon limitlerine uygun olacaktır. Bu paragrafa uygunluk, aşağıdakilerden biri aracılığıyla kanıtlanır:

- 1 Onaylı yöntemin varlığına ilişkin geminin Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası üzerindeki uygun gösterim de dahil olmak üzere, onaylanmış yöntem dosyasında belirtilen doğrulama prosedürünü kullanan bir sömvey tarafından onaylandığı üzere, belgelenmiş onaylı yöntemin kurulumu; veya
- 2 bu kuralın 3,4 veya 5.1.1 paragraflarında belirtilen sınırlar dahilinde çalıştığını doğrulayan makinenin belgesi ve geminin Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası'nda makine belgesinin uygun bir gösterimi.

7.2 Bu kuralın 7.1 paragrafı, paragraf 7.1'deki bildirimden tevdi edilmesinden 12 ay veya daha fazla bir süre sonra gerçekleşen ilk yenileme sömveyinden geç olmamak üzere uygulanır. Onaylanmış bir yöntemin kurulacağı bir geminin sahibi, elde etmek için çok çabalamasına rağmen, onaylanmış yöntemin ticari olarak mevcut olmadığını İdareyi tatmin edecek şekilde gösterebilirse, bu onaylanmış yöntem, gemiye, onaylanmış yöntem ticari olarak temin edilmesinden sonra düşen geminin bir sonraki yıllık sömveyinden önce kurulacaktır.

7.3 1 Ocak 1990 tarihi ve sonrası ile 1 Ocak 2000'den önce inşa edilmiş bir gemiye monte edilmiş, 5.000 kW'tan daha fazla güç çıkışına ve 90 litre veya daha fazla motor hacimli bir gemi dizel makinesine sahip gemi ile ilgili olarak, bu kuralın 7.1 paragrafının uygulandığı bir gemi dizel makinesi için Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası, bu kuralın 7.1.1 paragrafına göre onaylanmış bir yöntemin uygulandığını veya makinenin bu kuralın 7.1.2 paragrafına göre belgelendirildiğini veya onaylanmış bir yöntemin veya bu kuralın 7.2 paragrafında açıklandığı gibi henüz ticari olarak mevcut olmadığını belirtir.

7.4 Bu Ek'in 3. kuralına tabi olarak, bu ekin 7.1 paragrafında açıklanan bir gemi dizel makinesinin çalıştırılması, makinenin azot oksit emisyonunun (toplam ağırlıklı NO₂ emisyonu olarak hesaplanır) belirtilen sınırlar dahilinde olduğu durumlar dışında yasaktır. n = nominal motor devri (dakikada krank mili devri) olarak sınırlar aşağıdaki şekildedir:

- 1 n, 130 rpm'den az olduğunda 17,0 g/kWh;
- 2 n, 130 rpm'den az 2.000 rpm'den fazla olduğunda $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh; ve
- 3 n, 2.000 rpm'den fazla olduğunda 9,8 g/kWh.

7.5 Onaylanmış bir yöntemin sertifikalandırılması, revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kod'un 7. bölümüne uygun olacak ve doğrulama içerecektir:

- .1 Onaylanmış yöntemin uygulandığı temel gemi dizel makinesinin tasarımcısı tarafından, onaylanmış yöntemin hesaplanan etkisinin, revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunda belirtilen uygun döngüsüne göre ölçüldüğünde makine gücünü %1,0'den fazla düşürmeyeceği, yakıt tüketimini %2,0'den fazla artırmayacağı veya makine dayanıklılığını veya güvenilirliğini olumsuz etkilemeyeceği; ve
- .2 Bu paragrafın 7.4 paragrafında belirtilen standartlara ulaşmak için onaylanmış yöntemle azaltılan NO_x miktarı ile bu onaylanmış yöntemi satın alma ve kurma maliyetinin karşılaştırılmasıyla belirlenen, onaylanmış yöntemin maliyetinin aşırı olmadığı.

Sertifikasyon

8 Revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodu, bu kuralda belirtilen standartlar için belgelendirme, test ve ölçüm prosedürlerinde uygulanır.

9 Revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunda belirtilen NO_x emisyonlarını belirleme prosedürlerinin makinenin normal çalışma koşullarını temsil etmesi amaçlanmıştır. Yanlıtıcı cihaz ve irrasyonel emisyon kontrol stratejileri bu amaca zarar vermektedir ve buna izin verilmez. Bu kural, makineyi ve/veya yardımcı ekipmanını hasar veya arıza ile sonuçlanabilecek çalışma koşullarına karşı korumak için kullanılan veya makineyi çalıştırmayı kolaylaştırmak için kullanılan yardımcı kontrol cihazlarının kullanılmasını engellemez.

Değerlendirme

10 Örgüt, 2012'den başlayarak ve 2013'ten geç olmamak kaydıyla, bu kuralın 5.1.1 paragrafında belirtilen standartları uygulamak için teknolojik gelişmelerin durumunu gözden geçirecek ve gerekli görüldüğü takdirde, paragrafta öngörülen zaman dilimlerini (yürürlük tarihi) ayarlayacaktır.

Kural 14

Kükürt oksitler (SO_x) ve partikül maddeler

Genel gereklilikler

- 1 Gemilerde kullanılan herhangi bir yakıtın kükürt içeriği aşağıdaki limitleri aşmayacaktır:
 - .1 1 Ocak 2012'den önce %4,50 m/m;
 - .2 1 Ocak 2012 ve sonrasında %3,50 m/m; ve
 - .3 1 Ocak 2020 ve sonrasında %0,50 m/m.
- 2 Gemilerde kullanılmak üzere tedarik edilen artık yakıtın dünya çapındaki ortalama kükürt içeriği, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak takip edilir.

Emisyon kontrol alanları içerisinde gereklilikler

- 3 Bu kuralın amaçları doğrultusunda, emisyon kontrol alanları aşağıdakileri içerir:
- .1 Ek I'in Kural 1.11.2'sinde tanımlandığı üzere Baltık Denizi alanı, Ek V'in kural 5(1)(f)'sinde tanımlandığı gibi Kuzey Denizi; ve
 - .2 bu Ek'in III. İlahikasında belirtilen kriterler ve prosedürlere uygun olarak Örgüt tarafından belirlenen liman sahaları da dahil olmak üzere herhangi bir diğer deniz alanıdır.
- 4 Gemiler bir emisyon kontrol alanı içinde çalışırken, gemilerde kullanılan yakıtın kükürt içeriği aşağıdaki limitleri aşmayacaktır:
- .1 1 Temmuz 2010'den önce %1,50 m/m;
 - .2 1 Temmuz 2010 ve sonrasında %1,00 m/m; ve
 - .3 1 Ocak 2015 ve sonrasında %0,10 m/m.
- 5 Bu kuralın 1. ve 4. paragraflarında atıfta bulunulan yakıtın kükürt içeriği, bu Ek'in 18. kuralı uyarınca yakıt tedarikçisi tarafından belgelendirilir.
- 6 Bu kuralın 4. paragrafına uymak için farklı yakıt kullanan ve bu kuralın 3. paragrafında belirtilen emisyon kontrol alanına giren veya çıkan gemiler, bir emisyon kontrol alanına girmeden önce, yakıt servis sisteminin, bu yönetmeliğin 4. paragrafında belirtilen geçerli kükürt içeriğini aşan tüm yakıtlardan tamamen temizlenmesi için yeterli zaman verilerek yakıt değişiminin nasıl yapılacağını gösteren yazılı bir prosedüre sahip olacaktır. Düşük kükürtlü yakıtların bulunduğu her bir tanktaki hacmi ve ayrıca herhangi bir yakıt değişim operasyonunun bir emisyon kontrol alanına girmeden önce tamamlandığı veya böyle bir alandan çıktıktan sonra başlatıldığı tarihi, saati ve geminin konumu İdare tarafından belirlenmiş kayıt defterine kaydedilir.
- 7 Bu kuralın 3.2. paragrafı uyarınca belirli bir emisyon kontrol alanını belirleyen bir değişikliğin hemen ardından ilk on iki ay boyunca, bu kuralın 4. paragrafı ile ilgili olduğu sürece, bu emisyon kontrol alanında faaliyet gösteren gemiler, bu kuralın 4 ve 6. paragraflarındaki gereksinimlerden ve bu kuralın paragraf 5'teki gereksinimlerinden muaftır.

Değerlendirme hükmü

- 8 Bu kuralın 1.3 paragrafında belirtilen standardın değerlendirilmesi, o paragrafta belirtilen yakıt standardına uygun yakıt mevcudiyetinin belirlenmesi için 2018 yılına kadar tamamlanacak ve aşağıdaki unsurları dikkate alacaktır:
- .1 yakıt için küresel piyasa arz ve talebinin, değerlendirmenin gerçekleştirildiği zamanda mevcut olan bu kuralın 1.3 paragrafına uyması;
 - .2 yakıt piyasalarındaki eğilimlerin analizi; ve
 - .3 ilgili diğer herhangi bir konu.

9 Örgüt, bu kuralın 8. paragrafında atıfta bulunulan değerlendirmeyi yürütmek için yakıt piyasasında uygun uzmanlığa ve uygun denizcilik, çevresel, bilimsel ve yasal uzmanlığa sahip temsilcilerden oluşan bir uzman grubu oluşturacaktır. Uzman grubu, Taraflarca alınacak kararı bildirmek için uygun bilgileri oluşturacaktır.

10 Taraflar, uzman grubu tarafından oluşturulan bilgilere dayanarak, gemilerin bu kuralın 1.3 paragrafındaki tarihe kadar uygunluğunun mümkün olup olmadığına karar verebilirler. Gemilerin uymasının mümkün olmadığına karar verilirse, o paragraftaki standart 1 Ocak 2025 tarihinde yürürlüğe girer.

Kural 15

Uçucu organik bileşikler (UOB'ler)

1 Bir tankerden kaynaklanan UOB emisyonları, bir Taraf Devlet'in yetki alanındaki bir liman veya limanlarda, bir terminal veya terminalerde düzenlenecekse, bunlar bu kuralın hükümlerine göre düzenlenir.

2 Tankerlerden kaynaklanan UOB emisyonları konusunda düzenleme yapan bir Taraf Devlet, Örgüt'e bir bildirim sunar. Bu bildirim, kontrol edilecek tankerlerin boyutları, buhar emisyon kontrol sistemleri gerektiren yükler ve bu kontrolün yürürlük tarihi hakkında bilgileri içerir. Bildirim, yürürlük tarihinden en az altı ay önce yapılır.

3 Tankerlerden kaynaklanan UOB emisyonlarının düzenleneceği limanları veya terminaleri belirleyen bir Taraf Devlet, Örgüt tarafından geliştirilen bu tür sistemler için emniyet standartlarını dikkate alarak o Tarafça onaylanan buhar emisyon kontrol sistemlerinin, belirlenmiş herhangi bir limanda ve terminalde sağlar ve geminin aşırı gecikmesini önleyerek emniyetli bir şekilde işletilir.

4 Örgüt, Taraf Devletlerce belirlenen liman ve terminalerin bir listesini diğer Taraf Devletler'e ve Örgüt'ün Üye Devletleri'ne bilgi için dağıtır.

5 Bu kuralın 1. paragrafının uygulanacağı bir tankere, bu tür sistemler için Örgüt tarafından geliştirilen emniyet standartları dikkate alınarak İdare tarafından onaylanmış bir buhar emisyonu toplama sistemi sağlanır ve ilgili yüklerin yüklenmesi sırasında bu sistem kullanılır. Bu kurala uygun olarak buhar emisyon kontrol sistemleri kurmuş bir liman veya terminal, bu kuralın 2. paragrafında belirtilen yürürlük tarihinden itibaren üç yıllık bir süre için buhar toplama sistemleri ile donatılmamış tankerleri kabul edebilir.

6 Ham petrol taşıyan bir tanker, İdare tarafından onaylanmış bir UOB yönetim planını gemide bulundurur ve uygular. Bu plan, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak hazırlanır, Plan her gemiye özel olacak ve en az:

- 1 yükün yüklenmesi, boşaltılması ve geminin seyri esnasında UOB emisyonlarını en aza indirmek için yazılı prosedürler sağlar;
- 2 ham petrol ile yıkama sonucu üretilen ilave UOB'yi göz önünde bulundurur;
- 3 planın uygulanmasından sorumlu kişiyi belirtir; ve

- 4 uluslararası sefer yapan gemiler için, kaptan ve zabıtların çalışma dillerinde yazılmalıdır ve kaptan ve zabıtların çalışma dili İngilizce, Fransızca veya İspanyolca değilse, bu dillerden birine tercümesini de içermelidir.

7 Bu kural, yalnızca yükleme ve muhafaza sistemlerinin türleri; metan olmayan UOB'lerin gemide emniyetli bir şekilde tutulmasına veya karaya emniyetli bir şekilde geri dönüşlerine izin veriyorsa gaz taşıyıcıları için de geçerli olacaktır.

Kural 16

Gemide atık yakımı

1 Bu kuralın 4. paragrafında belirtilenler dışında, gemide atık yakma işlemi yalnızca gemideki çöp yakıcıda gerçekleştirilir.

2 Aşağıdaki maddelerin gemide yakılması yasaktır:

- .1 Ek I, II veya III'e tabi olan yüklerin kalıntıları veya ilgili kontamine ambalaj malzemeleri;
- .2 poliklorlu bifeniller (PCB'ler);
- .3 Ek V'te tanımlandığı gibi eser miktarda ağır metalden fazlasını içeren çöpler;
- .4 halojen bileşikleri içeren rafine petrol ürünleri;
- .5 gemide üretilmeyen slaç ve pis su
- .6 egzoz gazı temizleme sistemi kalıntıları.

3 IMO Tip Onay Sertifikalarının düzenlendiği çöp yakıcıları haricinde, polivinil klorürlerin (PVC'ler) gemide yakılması yasaktır.

4 Bir geminin normal çalışması sırasında oluşan slaçın ve pis suyun gemide yakılması da ana veya yardımcı güç ünitesi veya kazanlarda yapılabilir, ancak terminallerde, limanlarda ve haliçlerde yapılamaz.

5 Bu kuralda hiçbir şey:

- .1 tadil edilmiş şekliyle 1972 tarihli Atıkların ve Diğer Maddelerin Batırılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme'nin ve buna ilişkin 1996 Protokolü'ndeki yasağı veya diğer gerekliliklerini etkilemez; ya da
- .2 bu kuralın gerekliliklerini karşılayan veya aşan alternatif tasarımlı gemi termal atık artıtma cihazlarının geliştirilmesini, kurulmasını ve işletilmesini engellemez.

6.1 Bu kuralın 6.2 numaralı paragrafında belirtilenler dışında, 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında inşa edilmiş bir gemideki her bir çöp yakıcı veya 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında bir gemiye kurulan çöp yakıcı , bu Ek'in IV. lahikasında yer alan gereklilikleri karşılar. Bu paragrafa tabi olan her çöp yakıcı , Örgüt tarafından geliştirilen gemi çöp yakıcıları için standart şartname dikkate alınarak İdare tarafından onaylanır; veya

6.2 İdare, yalnızca geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devlet'in egemenlik veya yetki alanına tabi sularda sefer yapması şartıyla, 19 Mayıs 2005 tarihinden önce bir gemide kurulmuş olan herhangi bir çöp yakıcının bu kuralın 6.1 numaralı paragrafında belirtilen hükümlerin uygulanmasından muaf tutulmasına izin verebilir.

7 Bu kuralın 6.1 numaralı paragrafının gerekliliklerine uygun olarak kurulan çöp yakıcı, üniteyle birlikte muhafaza edilir ve bu Ek IV. lahikasının 2. paragrafında açıklanan sınırlar dahilinde çöp yakıcı n nasıl çalıştırılacağını belirten bir üretici kullanım kılavuzu ile birlikte verilir.

8 Bu kuralın 6.1 numaralı paragrafının gerekliliklerine uygun olarak kurulmuş bir çöp yakıcı çalıştırılmasından sorumlu personel, bu kuralın 7. paragrafının gerektirdiği şekilde üreticinin kullanım kılavuzunda bulunan rehberi uygulamak için eğitilir.

9 Bu kuralın 6.1 numaralı paragrafının gerekliliklerine uygun olarak kurulan çöp yakıcılar için, ünitenin çalıştığı her zaman yanma odası gaz çıkış sıcaklığı takip edilir. Çöp yakıcının sürekli beslemeli tipte olması durumunda, yanma odası gaz çıkış sıcaklığı 850°C'nin altındayken üniteye atık verilmez. Çöp yakıcının yakıt yüklü tipte olması durumunda, ünite, çalıştırdıktan sonra beş dakika içinde yanma odası gaz çıkış sıcaklığı 600°C'ye ulaşacak ve daha sonra 850°C'den az olmayacak bir sıcaklıkta sabit olacak şekilde tasarlanır.

Kural 17

Atık alım tesisleri

1 Her bir Taraf Devlet, aşağıdakileri karşılamak için yeterli tesislerin sağlanmasını taahhüt eder:

1. ozon inceltici maddelerin ve gemilerden çıkarıldığında bu maddeleri içeren ekipmanların alınması için tamir limanlarını kullanan gemilerin ihtiyaçları;
2. limanlarını, terminallerini veya onarım limanlarını kullanan gemilerin, egzoz gazı temizleme sisteminden çıkan egzoz gazı temizleme kalıntılarının gemilerden, gecikmeye neden olmayacak şekilde alınması ihtiyacı; ve
3. ozon inceltici maddelerin ve gemilerden çıkarıldığında bu maddeleri içeren ekipmanların alınması için gemi sökülme tesislerindeki ihtiyaçlar.

2 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak bir Taraf Devlet'in belirli bir limanı veya terminali bu kuralın 1. paragrafında atıfta bulunulan maddeleri işletmek ve işlemek için gerekli endüstriyel altyapıdan uzakta veya bu altyapı bulunmuyorsa ve bu nedenle, bu tür maddeleri kabul edemezse, Taraf Devlet, bu bilgilerin Örgüt'ün tüm Taraf Devletlerine ve Üye Devletlerine bilgi ve uygun eylemler için dağıtılabilmesi için bu tür herhangi bir liman veya terminal hakkında Örgüt'ü bilgilendirecektir. Örgüt'e bu tür bilgileri sağlayan her bir Taraf Devlet, bu tür maddeleri yönetmek ve işlemek için kabul tesislerinin mevcut olduğu limanları ve terminallerini de Örgüt'e bildirir.

3 Taraf Devletlerden her biri, bu kural kapsamında sağlanan kolaylıkların mevcut olmadığı veya yetersiz olduğu iddia edilen tüm durumları Örgüt Üyelerine iletmek üzere Örgüt'e bildirecektir.

Kural 18

Yakıt mevcudiyeti ve kalitesi

Yakıt mevcudiyeti

1 Taraf Devletlerden her biri, bu Ek'e uygun yakıtların mevcudiyetini organize etmek için tüm uygun adımları atar ve limanlarında ve terminallerinde uyumlu yakıtların mevcudiyetini Örgüt'e bildirir.

2.1 Bir Taraf Devlet, bir geminin bu Ek'te belirtilmiş olan uyumlu yakıt standartlarına uygun olmadığını tespit ederse, Taraf Devlet'in yetkili makamı gemiden aşağıdakileri talep etme hakkına sahiptir:

- .1 uyumluluğu sağlamak için gerçekleştirilen eylemlerin bir kaydının sunulması; ve
- .2 sefer planına uygun olarak uyumlu yakıt satın almaya teşebbüs edildiğini ve planlandığı yerde sağlanmaması durumunda, bu tür yakıt için alternatif kaynaklar bulmaya çalışıldığını ve uyumlu yakıt elde etmek için verilen tüm çabalara rağmen, söz konusu yakıtın satın alınmamasını kanıtlaması.

2.2 Uyumlu yakıtın sağlanması için geminin planlanan seferden sapması veya seferi gereğinden fazla geciktirmesi istenmemelidir.

2.3 Bir gemi bu kuralın 2.1 numaralı paragrafında belirtilen bilgileri sağlıyorsa, Taraf Devletlerden biri, kontrol önlemleri almamak da dahil olmak üzere, alınması gereken uygun eylemi belirlemek için tüm ilgili koşulları ve sunulan kanıtları dikkate alır.

2.4 Bir gemi, uygun yakıt satın alamadığı zaman, ilgili varış limanının İdaresini ve yetkili makamını bilgilendirir.

2.5 Bir Taraf Devlet; gemi, uyumlu yakıt bulunmadığına dair kanıt sunduğunda Örgüt'ü bilgilendirir.

Yakıt kalitesi

3 Bu Ek'in uygulandığı gemilere teslim edilen ve gemilerde yakma amaçlı kullanılan yakıt aşağıdaki gereklilikleri karşılar:

- .1 bu kuralın 3.2 numaralı paragrafında belirtilenler dışında:
 - .1.1 yakıt, petrol damıtımından elde edilen hidrokarbonların karışımları olacaktır. Bu, performansın bazı yönlerini iyileştirmeye yönelik küçük miktarlarda katkı maddelerinin dahil edilmesini engellemez;
 - .1.2 yakıt inorganik asit içermeyecektir; ve
 - .1.3 yakıt, aşağıdakilere sebep olan herhangi bir ilave madde veya kimyasal atık içermeyecektir:
 - .1.3.1 gemilerin emniyetini tehlikeye sokuyorsa veya makinelerin performansını olumsuz etkiliyorsa veya

- .1.3.2 personel için zararlıysa veya
- .1.3.3 genel olarak ek hava kirliliğine sebep oluyorsa;
- 2 petrol damutımı dışındaki yöntemlerle elde edilen yanma amaçlı bir yakıt:
 - .2.1 bu Ek'in 14. kuralında belirtilen geçerli kükürt içeriğini aşamaz;
 - .2.2 bir makinenin, kural 13'ün 3,4, 5.1.1 ve 7.4. paragraflarında belirtilen geçerli NO_x emisyon sınırını aşmasına neden olamaz;
 - .2.3 inorganik asit içeremez; veya
 - .2.3.1 gemilerin emniyetini tehlikeye sokuyorsa veya makinelerin performansını olumsuz etkiliyorsa veya
 - .2.3.2 personel için zararlıysa veya
 - .2.3.3 genel olarak ek hava kirliliğine sebep oluyorsa.
- 4 Bu kural, katı haldeki kömür veya nükleer yakıtlar için geçerli değildir. Bu kuralın 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 ve 9.4. paragrafları sıvılaştırılmış doğal gaz, sıkıştırılmış doğal gaz veya sıvılaştırılmış petrol gazı gibi gaz yakıtlar için geçerli değildir. Bir gemiye, özellikle gemide yakma amacıyla kullanılması için teslim edilen gaz yakıtların kükürt içeriği yakıt tedarikçisi tarafından belgelenecektir.
- 5 Bu Ek'in 5 ve 6. kurallarına tabi olan her gemi için, gemiye teslim edilen ve gemide yakma amaçlı kullanılan yakıtın ayrıntıları, asgari bu Ek'in V. lahikasında belirtilen bilgileri içeren bir yakıt teslim belgesi aracılığıyla kayıt altına alınır.
- 6 Yakıt teslim belgesi, gemide, tüm makul zamanlarda denetim için hazır bulundurulacak bir yerde tutulur. Yakıt gemiye teslim edildikten sonra üç yıl süreyle saklanır.
- 7.1 Sözleşme'ye Taraf Devlet'in yetkili makamı, bu Ek'in geçerli olduğu herhangi bir gemideki yakıt teslim belgesini gemi kendi limanındayken veya açık deniz terminalindeyken inceleyebilir, her bir teslim belgesinin kopyasını alabilir ve gemi kaptanından veya gemideki yetkili kişiden her kopyanın aslına uygun bir suret olduğunu tasdik etmesini isteyebilir. Yetkili makam ayrıca, belgenin verildiği limanla istişarelerde bulunarak her bir belgenin birinin içeriğini doğrulayabilir.
- 7.2 Bir yakıt teslim belgesinin incelenmesi ve yetkili makam tarafından bu paragraf uyarınca onaylı kopyalarının alınması işlemi, geminin gereksiz yere gecikmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılır.

8.1 Yakıt teslim belgesinde, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak teslim edilen yakıtın temsili bir numunesi bulunacaktır. Numune, ikmal operasyonlarının tamamlanmasından sonra tedarikçi temsilcisi ve yakıttan sorumlu kaptan veya zabıt tarafından mühürlenecek ve imzalanacak ve yakıt önemli ölçüde tüketilinceye kadar, ancak her halükârda teslimat tarihinden itibaren en az 12 ay süre için geminin kontrolünde tutulacaktır.

8.2 Bir İdare temsili numunenin analiz edilmesini talep ederse, bu, yakıtın bu Ek'in gerekliliklerini karşılayıp karşılamadığını belirlemek için Ek VI'da belirtilen doğrulama prosedürüne uygun olarak yapılır.

9 Taraf Devletler, kendileri tarafından belirlenen uygun makamların aşağıdakileri sağlamasını taahhüt eder:

- .1 yerel yakıt tedarikçilerinin kaydını tutmak;
- .2 yakıt tedarikçisi tarafından yakıtın bu Ek'in 14. ve 18. kurallarının gerekliliklerini karşıladığının belgelendiği bu kural uyarınca gerekli olan yakıt teslim belgesinin ve yakıt numunesinin sağlanmasını istemek;
- .3 yerel tedarikçilerin, gerektiğinde liman Devlet'i tarafından denetim ve doğrulama için en az üç yıl süreyle yakıt teslim belgesinin bir kopyasını saklamalarını talep etmek;
- .4 yakıt teslim belgesinde belirtilenlere uymayan yakıt teslim ettiği tespit edilen yakıt tedarikçileri hakkında gerekli işlemleri yapmak;
- .5 bu Ek'in 14. veya 18. kurallarının gerekliliklerine uygun olmayan yakıt alan herhangi bir gemiyi İdareye bildirmek; ve
- .6 yakıt tedarikçilerinin bu Ek'in 14 veya 18. kurallarında belirtilen gereklilikleri yerine getirmediği tüm durumları Örgüt'ün Taraflarına ve Üye Devletlerine iletmek üzere Örgüt'ü bilgilendirmek.

10 Taraf Devletlerce gerçekleştirilen liman Devlet'i denetimleriyle bağlantılı olarak, Taraf Devletler ayrıca aşağıdakileri taahhüt ederler:

- .1 uygun olmayan yakıt teslimatı durumlarında, yetki alanında bir yakıt teslim belgesi düzenlenen Taraf Devlet'i veya Taraf olmayan Devlet'i tüm ilgili bilgileri vererek bilgilendirmek; ve
- .2 uygun olmadığı keşfedilen yakıtın uyumlu hale getirilmesi için uygun düzeltici önlemlerin alınmasını sağlamak.

11 400 gros ton ve üzerindeki her gemi için, sık ve düzenli liman seferleri olan tarifeli seferlerde, bir İdare, başvurudan ve etkilenen Devletlerle istişareden sonra, bu kuralın 6. paragrafına uygunluğunun, bu Ek'in 14 ve 18. kurallarına benzer kesinlik sağlayan alternatif bir şekilde belgelenebileceğine karar verebilir.

Lahika I

**Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme (IAPP) Sertifikası Formu
(Kural 8)**

ULUSLARARASI HAVA KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME SERTİFİKASI

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 Protokolü ile değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'yi (bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır) 2008 yılında MEPC.176(58) sayılı karar ile tadil edilen 1997 Protokolü'nün hükümleri uyarınca düzenlenmiştir.

.....
(Ülkenin tam adı)

Yetkili:

(Sözleşme hükümleri uyarınca
yetkilendirilen kişi veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri*

Geminin adı

Tanınma işareti

Bağlama limanı

Gros ton

IMO numarası+

* Alternatif olarak, geminin özellikleri kutulara yatay olarak yerleştirilebilir.

+ Örgüt tarafından A.600(15) sayılı kararlar kabul edilen IMO gemi kimlik numarası planına göre.

BU SERTİFİKA AŞAĞIDAKİLERİ TASDİK EDER:

- 1 Gemi, Sözleşme Ek VI'deki 5. kuralın gerekliliklerine uygun olarak sörfeye tabi tutulmuştur; ve
- 2 Bu sörfey, ekipmanların, sistemlerin, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Sözleşme'nin EK VI'daki uygulanabilir gerekliliklere tam olarak uygun olduğunu gösterir.

Bu Sertifikanın dayanağı olan sörfeyin tamamlanma tarihi:..... (gg/aa/yyyy)

Bu Sertifika şu tarihe kadar geçerlidir:* Sözleşme'nin VI. Ek'inin 5. kuralına uygun olarak sörfeylere tabidir.

Verildiği yer

(Belgenin verildiği yer)

(gg/aa/yyyy):

(Veriliş tarihi)

(Belgeyi veren yetkilinin imzası)

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

* Sözleşme Ek VI kural 9.1'e uygun olarak İdare tarafından belirtilen sona erme tarihini belirtiniz. Bu tarihin günü ve ayı, Sözleşme Ek VI kuralı 9.8 uyarınca değiştirilmedikçe, Sözleşme Ek VI kural 2.3'te tanımlanan yıldönümü tarihine karşılık gelir.

Yıllık ve ara sörveylere ilişkin onay

Sözleşme Ek VI'daki kural 5 uyarınca yapılan bir sörveyde, geminin Ek'in ilgili gerekliliklerine uygun bulunduğu TASDİK EDİLMİŞTİR:

Yıllık sörvey: İmza:
(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık/Ara* sörvey: İmza:
(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık/Ara* sörvey: İmza:
(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık sörvey: İmza:
(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

-
- Uygun şekilde siliniz.

Kural 9.8.3 uyarınca yıllık/ara sörvey

Sözleşme Ek VI kural 9.8.3 uyarınca gerçekleştirilen bir yıllık/ara sörveyde*, geminin Ek'in ilgili hükümlerine uygun bulunduğu TASDİK EDİLMİŞTİR:

İmza:

(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

**Kural 9.3'ün uygulandığı durumlarda, 5 yıldan daha kısa bir süre için geçerli olan sertifikaların
uzatılmasına ilişkin onay**

Gemi, Ek'in ilgili hükümlerine uygun olup bu Sertifika, Sözleşme Ek VI kural 9.3'e göre
(gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza:

(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Yenileme sörveyinin tamamlandığı ve kural 9.4'ün uygulandığı durumlarda onaylama

Gemi, Ek'in ilgili hükümlerine uygun olup bu Sertifika, Sözleşme Ek VI kural 9.4'e göre
(gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza:

(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

-
- Uygun şekilde siliniz.

Sertifikanın geçerliliğinin sorveyin yapılacağı limana ulaşıncaya kadar veya kural 9.5 veya 9.6'nın uygulandığı durumlarda bir ek süre boyunca uzatılmasına ilişkin onay

Bu belge, Sözleşme Ek VI kural 9.5 veya 9.6* uyarınca (gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir:

İmza:

(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Kural 9.8'in uygulandığı durumlarda yıl dönümü tarihinin ileriye alınmasına ilişkin onay

Sözleşme Ek VI kural 9.8'e göre, yeni yıl dönümü tarihi.....(gg/aa/yyyy) olarak belirlenmiştir.

İmza:

(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Sözleşme Ek VI kural 9.8'e göre, yeni yıl dönümü tarihi.....(gg/aa/yyyy) olarak belirlenmiştir:

İmza:

(Yetkili makamın imzası)

Yer:

Tarih (gg/aa/yyyy):

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

-
- Uygun şekilde siliniz.

**ULUSLARARASI HAVA KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME SERTİFİKASINA
İLAVE
(IAPP SERTİFİKASI)**

İNŞA VE EKİPMAN KAYDI

Notlar:

- 1 Bu Kayıt kalıcı olarak IAPP Sertifikasına eklenecektir. IAPP Sertifikası her zaman gemide mevcut olacaktır.
- 2 Bu kayıt asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Sertifikayı veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.
- 3 Kutulara, "evet" ve "geçerli" yanıtı için çarpı (x) ya da "hayır" ve "uygun değil" yanıtı için (-) işareti konulacaktır.
- 4 Aksi belirtilmedikçe, bu Kayıta belirtilen kurallar Sözleşme'nin VI. Eki'ndeki kurallara atıfta bulunur ve kararlar veya genelgeler Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilenlere atıfta bulunur.

1 Gemi bilgileri

- 1.1 Geminin adı
- 1.2 IMO numarası
- 1.3 Omurganın kızağa konulduğu veya geminin benzer inşa aşamasında olduğu tarih.....
- 1.4 Uzunluk (L) # Metre

Yalnızca 1 Ocak 2016'da veya sonrasında inşa edilen, özel olarak tasarlanmış ve yalnızca eğlence amaçlı kullanılan gemiler içindir ve kural 13.5.2.1 uyarınca, kural 13.5.1.1'de belirtilen NO_x emisyon sınırına tabi değildir.

2 Gemilerden kaynaklanan emisyonların kontrolü

- 2.1 *Ozon inceltici maddeler* (Kural 12)
 - 2.1.1 19 Mayıs 2005 tarihinden önce kurulmuş, hidro-kloroflorokarbonlar dışında ozon inceltici maddeler içeren aşağıdaki yangın söndürme sistemleri, diğer sistem ve ekipmanlar hizmete devam edebilir:

Sistem veya ekipman	Gemideki konumu	Madde

2.3 *Kükürt oksitler (SO_x) ve partikül madde (kural 14)*

2.3.1 Gemi, kural 14.3'te belirtilen bir emisyon kontrol alanı içerisindeyken, şunları kullanır:

- .1 yakıt teslim tutanakları ile belgelendiği üzere aşağıdaki sınır değerini aşmayan kükürt içeriğine sahip yakıt: veya.....
- .2 2.6'da listelendiği gibi kural 4.1 uyarınca onaylanmış eşdeğer bir düzenleme..

2.4 *Uçucu organik bileşikler (UOB'ler) (kural 15)*

2.4.1 Tanker, MSC/Circ.585 sayılı karara göre kurulmuş ve onaylanmış bir buhar toplama sistemine sahiptir....

2.4.2.1 Ham petrol taşıyan bir tanker için onaylanmış bir UOB yönetim planı vardır

2.4.2.2 UOB yönetim planı onay referansı:.....

2,5 *Gemide atık yakımı (kural 16)*

Gemideki çöp yakıcı:

- .1 tadil edildiği şekliyle MEPC.76(40) sayılı kararına uyan 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında kurulmuştur.....
- .2 aşağıdakilere uygun olarak 1 Ocak 2000'den önce kurulmuştur:
 - .2.1 MEPC.59(33) sayılı karar.....
 - .2.2 MEPC.76(40) sayılı karar.....

2.6 *Eşdeğerler (kural 4)*

Bir gemiye takılacak aşağıdaki teçhizatı, malzemeyi, cihazı veya aparatı veya diğer prosedürleri, alternatif yakıtları veya bu Ek'in gerektirdiğine alternatif olarak kullanılan uygunluk yöntemlerini kullanması için gemiye izin verilmiştir:

Sistem veya ekipman	Kullanılan eşdeğer	Onay referansı

Bu Kaydın her bakımdan doğru olduğu TASDİK EDİLMİŞTİR.

Verildiği yer

(Sertifikanın verildiği yer)

(gg/aa/yyyy):

(Veriliş tarihi)

.....
(Kaydı dzenleyen yetkilinin imzası)

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

Lahika II

**Test döngüleri ve ağırlık faktörleri
(Kural 13)**

Aşağıdaki test döngüleri ve ağırlık faktörleri, revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunda belirtilen test prosedürü ve hesaplama yöntemi kullanılarak bu Ek'in 13. kuralına göre geçerli NO_x limitine uygun gemi dizel makinelerinin uygunluğunun doğrulanması için uygulanacaktır.

- .1 Dizel-elektrikli tahrik dahil olmak üzere gemi ana tahrikine yönelik sabit hızlı gemi makineleri için test döngüsü E2 uygulanacaktır;
- .2 Değişken eğimli kontrollü pervane setleri için test döngüsü E2 uygulanacaktır;
- .3 Sabit Pervane ile çalışan ana ve yardımcı makineler için test döngüsü E3 uygulanacaktır;
- .4 Sabit hızlı yardımcı makineler için test döngüsü D2 uygulanacaktır; ve
- .5 Yukarıda yer almayan değişken hızlı, değişken yüklü yardımcı makineler için test döngüsü C1 uygulanacaktır.

Sabit hızlı ana tahrik uygulaması için test döngüsü

(dizel-elektrikli tahrik ve tüm değişken eğimli pervane kurulumları dahil)

Test döngüsü tip E2	Hız	%100	%100	%100	%100
	Güç	%100	%75	%50	%25
	Ağırlık faktörü	0,2	0,5	0,15	0,15

Pervane kanunu ile çalışan ana ve yardımcı makinelerin uygulaması için test döngüsü

Test döngüsü tip E3	Hız	%100	%91	%80	%63
	Güç	%100	%75	%50	%25
	Ağırlık faktörü	0,2	0,5	0,15	0,15

Sabit hızlı yardımcı makine uygulaması için test döngüsü

Test döngüsü tip D2	Hız	%100	%100	%100	%100	%100
	Güç	%100	%75	%50	%25	%10
	Ağırlık faktörü	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Değişken hızlı ve yüklü yardımcı makine uygulaması için test döngüsü

Test döngüsü tip C1	Hız	Nominal				Orta düzey			Rölanti
	Tork	%100	%75	%50	%10	%100	%75	%50	%0
	Ağırlık faktörü	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Kural 13'ün 5.1.1. paragrafına göre sertifikalandırılacak bir makine olması durumunda, her bir ayrı mod noktasındaki spesifik emisyon, aşağıdakiler dışında geçerli NO_x emisyon sınırı değerini %50'den fazla aşmayacaktır:

- .1 D2 test döngüsündeki %10 mod noktası.
- .2 CI test döngüsündeki %10 mod noktası.
- .3 CI test döngüsündeki rölanti mod noktası.

Lahika III

Emisyon kontrol alanlarının belirlenmesi için kriterler ve prosedürler (Kural 13.6 ve kural 14.3)

1 *Hedefler*

1.1 Bu lahikanın amacı, Taraf Devletlere emisyon kontrol alanlarının belirlenmesine yönelik tekliflerin oluşturulması ve sunulması için kriterler ve prosedürler sağlamak ve Örgüt tarafından bu tür tekliflerin değerlendirilmesinde dikkate alınacak faktörleri ortaya koymaktır.

1.2 Uzakyol sefer yapan gemilerden kaynaklanan NO_x , SO_x ve partikül madde emisyonları, dünyanın tüm şehirleri ve kıyı bölgelerinde ortamdaki hava kirliliği konsantrasyonlarının artmasına sebep olur. Hava kirliliği ile ilişkili olumsuz halk sağlığı ve çevresel etkiler, erken ölüm, kardiyopulmoner hastalık, akciğer kanseri, kronik solunum rahatsızlıkları, asitlenme ve ötrofikasyonu içerir.

1.3 Bir emisyon kontrol alanı, gemilerden kaynaklanan NO_x veya SO_x ve partikül madde emisyonlarının veya her üç emisyon türünün (bundan böyle emisyonlar) önlenmesi, azaltılması ve kontrolü için gösterilen bir ihtiyaçla destekleniyorsa, Örgüt tarafından benimsenmesi için düşünülmelidir.

2 *Emisyon kontrol alanlarının belirlenmesi süreci*

2.1 NO_x veya SO_x ve partikül madde veya üç tip emisyonun tümü için bir emisyon kontrol alanının belirlenmesi için Örgüt'e teklif yalnızca Taraf Devletlerce sunulabilir. Belirli bir alanda iki veya daha fazla Taraf Devlet'in ortak çıkarları varsa, koordineli bir teklif formüle etmeleri gerekir.

2.2 Belirli bir alanın emisyon kontrol alanı olarak belirlenmesine yönelik bir teklif, Örgüt tarafından belirlenen kural ve prosedürlere uygun olarak Örgüt'e sunulmalıdır.

3 *Emisyon kontrol alanlarının belirlenmesi için kriterler*

3.1 Teklif şunları içerecektir:

- .1 alanın işaretlendiği bir referans tablosu ile birlikte önerilen uygulama alanının net bir tasviri;
- .2 kontrol için önerilen emisyon(lar)ın türü veya türleri (yani NO_x veya SO_x ve partikül madde veya üç emisyon türünün tümü);
- .3 gemi emisyonlarının etkilerinden dolayı risk altındaki insan popülasyonlarının ve çevresel alanların tanımı;

- .4 önerilen uygulama alanında faaliyet gösteren gemilerden kaynaklanan emisyonların ortamdaki hava kirliliği konsantrasyonlarının veya olumsuz çevresel etkilerin artmasına sebep olduğuna dair bir değerlendirme. Bu tür bir değerlendirme, eğer etkiliyse, karasal ve suyla ilgili ekosistemler üzerindeki olumsuz etkiler, doğal üretkenlik alanları, kritik habitatlar, su kalitesi, insan sağlığı ve kültürel ve bilimsel alanlar gibi ilgili emisyonların insan sağlığı ve çevre üzerindeki etkilerinin bir tanımını içerecektir. Kullanılan metodolojiler de dahil olmak üzere ilgili veri kaynakları belirtilmelidir;
- .5 insan popülasyonları ve risk altındaki çevresel alanlar, özellikle hâkim rüzgâr modelleri veya topografik, jeolojik, oşinografik, morfolojik veya ortamdaki hava kirliliği konsantrasyonlarının artmasına sebep olan veya olumsuz çevresel etkiler yaratan diğer koşullar için önerilen uygulama alanındaki meteorolojik koşullara ilişkin ilgili bilgiler;
- .6 önerilen emisyon kontrol alanındaki gemi trafiğinin bu tür trafiğin modelleri ve yoğunluğu da dahil olmak üzere doğası;
- .7 teklifte bulunan Taraf Devlet veya Taraf Devletlerce, insan popülasyonlarını ve risk altındaki çevresel alanları etkileyen karadaki NO_x, SO_x ve partikül madde emisyonlarının kaynaklarına yönelik olarak alınan ve Ek VI kural 13 ve 14 hükümleri ile ilgili olarak benimsenecek önlemlerin dikkate alınmasıyla eş zamanlı olarak yürürlüğe girecek ve faaliyet gösterecek kontrol önlemlerinin tanımı; ve
- .8 karadaki kontrollerle karşılaştırıldığında gemilerden kaynaklanan emisyonları azaltmanın nispi maliyetleri ve uluslararası ticaretle ilgili denizcilik üzerindeki ekonomik etkileri.

3.2 Bir emisyon kontrol alanının coğrafi sınırları, önerilen alanda seyreden gemilerden kaynaklanan emisyonlar ve birikimler, trafik modelleri ve yoğunluğu ve rüzgâr koşulları dahil olmak üzere yukarıda ana hatları verilen ilgili kriterlere dayalı olacaktır.

4 Örgüt tarafından emisyon kontrol alanlarının değerlendirilmesi ve kabul edilmesi için prosedürler

- 4.1 Örgüt, bir Taraf Devlet veya Taraf Devletlerce kendisine sunulan her teklifi değerlendirir,
- 4.2 Teklifi değerlendirirken, Örgüt, yukarıda 3. kesimde belirtilen her bir kabul için teklife dahil edilecek kriterleri dikkate alır.
- 4.3 Bu Ek'te yapılacak bir değişiklikle, bu Sözleşme'nin 16. maddesi uyarınca değerlendirilen, kabul edilen ve yürürlüğe giren bir emisyon kontrol alanı belirlenir.

5 Emisyon kontrol alanlarının işletilmesi

- 5.1 Bölgede seyreden gemileri olan Taraf Devletler, bölgenin işleyişi ile ilgili her türlü endişeyi Örgüt'e iletmeye teşvik edilmektedir.

Lahika IV

**Gemi bulunan çöp yakıcılar için tip onayı ve çalışma limitleri
(Kural 16)**

1 Kural 16.6.1'de açıklanan çöp yakıcılar, her bir çöp yakıcı için bir IMO Tip Onay Sertifikasına sahip olacaktır. Böyle bir sertifikayı almak için, çöp yakıcı, Kural 16.6.1'de açıklandığı gibi onaylanmış bir standarda göre tasarlanacak ve inşa edilecektir. Her model, fabrikada veya onaylı bir test tesisinde belirli bir tip onay test çalışmasına tabi tutulacak ve İdare'nin sorumluluğunda, çöp yakıcının bu lahikanın 2. paragrafında belirtilen limitler içinde çalışıp çalışmadığını belirlemek için tip onay testi için aşağıdaki standart yakıt/atık spesifikasyonu kullanılarak yapılacaktır.

Aşağıdakilerden oluşan sılaç:

Ağır yakıt (HFO) kaynaklı %75 sılaç yağı;
%5 atık yağlama yağı; ve
%20 emülsifiye su.

Aşağıdakilerden oluşan katı atık:

%50 gıda atığı;
%50 aşağıdakilerden oluşan çöp,
yaklaşık %30 kağıt,
" %40 karton,
" %10 paçavra,
" %20 plastik
Karışım %50'ye kadar nem ve %7 yanmaz katı
madde içerecektir.

2 Kural 16.6.1'de açıklanan çöp yakıcıları aşağıdaki limitler dahilinde çalışacaktır:

Yanma odasındaki O₂: %6 - 12

Baca gazındaki CO gazı maksimum ortalama: 200 mg/MJ

İs numarası maksimum ortalama:

Bacharach 3 veya
Ringelman 1 (%20 opaklık) (daha yüksek bir is
numarası yalnızca ilk çalıştırma gibi çok kısa
sürelerde kabul edilebilir)

Kül kalıntılarında yanmamış bileşenler:

Maksimum %10 ağırlığında

Yanma odası baca gazı çıkış sıcaklık aralığı: 850- 1200°C

Lahika V

**Yakıt teslim belgesinde yer alacak bilgiler
(Kural 18.5)**

Teslim alan geminin adı ve IMO Numarası

Liman

Teslimatın başlama tarihi

Yakıt tedarikçisinin adı, adresi ve telefon numarası

Ürün ad(lar)ı

Metrik ton cinsinden miktar Yoğunluk 15°C'de, kg/m³*

Kükürt içeriği (% m/m)**

Yakıt tedarikçisinin temsilcisi tarafından imzalanmış ve tedarik edilen yakıtın bu Ek'in 14.1 veya 14.4 ve 18.3. kuralının ilgili paragraflarına uygun olduğuna dair bir beyan.

* Yakıt, ISO 3675:1998 veya ISO 12185:1996'ya göre test edilecektir.

** Yakıt, ISO 8754:2003'e göre test edilecektir.

Lahika VI

**MARPOL Ek VI yakıt numuneleri için yakıt doğrulama prosedürü
(Kural 18.8.2)**

Gemilere teslim edilen ve gemilerde kullanılan yakıtın Ek VI Kural 14'ün gerektirdiği kükürt limitlerine uygun olup olmadığını belirlemek için aşağıdaki prosedür kullanılacaktır.

1 Genel gereklilikler

1.1 Kural 18'in 8.1 paragrafı uyarınca gerekli olan temsili yakıt numunesi ("MARPOL numunesi") bir gemiye verilen yakıtın kükürt içeriğini doğrulamak için kullanılacaktır.

1.2 Bir İdare, yetkili makamı aracılığıyla doğrulama prosedürünü yönetecektir.

1.3 Bu lahikada belirtilen doğrulama prosedüründen sorumlu laboratuvarlar, testleri yapmak amacıyla tam olarak akredite* olacaktır.

2 Doğrulama prosedürü aşama I

2.1 MARPOL numunesi yetkili merci tarafından laboratuvara teslim edilecektir.

2.2 Laboratuvar:

- .1 mühür numarasının ve numune etiketinin ayrıntılarını test kaydına kaydedecektir;
- .2 MARPOL numunesi üzerindeki mühür durumunun kırılmamış olduğunu teyit edecektir; ve
- .3 mührün kırıldığı herhangi bir MARPOL örneğini reddedecektir.

2.3 MARPOL numunesinin mührü kırılmamışsa, laboratuvar doğrulama prosedürüne devam edecek ve:

- .1 MARPOL örneğinin tamamen homojenize edildiğinden emin olacaktır;
- .2 MARPOL örneğinden iki alt numune alacaktır; ve
- .3 MARPOL numunesini yeniden mühürleyecek ve yeniden mühürleme ayrıntılarını test kaydına kaydedecektir.

* Akreditasyon, ISO 17025 veya eşdeğer bir standarda uygundur.

2.4 İki alt numune, Ek V'te atıfta bulunulan belirtilen test yöntemine (ikinci dipnot) göre art arda test edilecektir. Bu doğrulama prosedürünün amaçları doğrultusunda, test analizinin sonuçları "A" ve "B" olarak anılacaktır:

- .1 "A" ve "B" sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r) dahilinde ise, sonuçlar geçerli kabul edilecektir.
- .2 "A" ve "B" sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r) dahilinde değilse, her iki sonuç da reddedilecek ve laboratuvar tarafından iki yeni alt numune alınarak analiz edilmelidir. Numune şişesi, yeni alt numuneler alındıktan sonra yukarıdaki 2.3.3 paragrafına göre tekrar mühürlenmelidir.

2.5 "A" ve "B" test sonuçları geçerli ise, bu iki sonucun ortalaması hesaplanarak "X" olarak adlandırılan sonuç bulunmalıdır:

- .1 "X" sonucunun Ek VI'da belirtilen geçerli sınıra eşit olması veya bu sınırın altına düşmesi halinde, yakıtın gereksinimleri karşıladığı kabul edilecektir.
- .2 "X" sonucunun Ek VI'da belirtilen geçerli sınırdan büyük olması halinde, doğrulama prosedürü 2. aşama gerçekleştirilmelidir; ancak, "X" sonucunun 0,59R (R, test yönteminin tekrarlanabilirliğidir) ile spesifikasyon sınırından daha büyük olması durumunda, yakıt uygunsuz olarak kabul edilmelidir ve başka test gerekli değildir.

3 *Doğrulama Prosedürü Aşama 2*

3.1 Yukarıdaki paragraf 2.5.2'ye göre doğrulama prosedürünün 2. aşaması gerekliyse, yetkili makam MARPOL numunesini ikinci bir akredite laboratuvara gönderecektir.

3.2 MARPOL numunesini teslim aldıktan sonra laboratuvar:

- .1 2.3.3'e göre uygulanan yeni mühür numarasının ve numune etiketinin ayrıntılarını test kaydına kaydedecektir;
- .2 MARPOL örneğinden iki alt numune alacaktır; ve
- .3 MARPOL numunesini yeniden mühürleyecek ve yeniden mühürleme ayrıntılarını test kaydına kaydedecektir.

3.3 İki alt numune, Ek V'te belirtilen test yöntemine (ikinci dipnot) göre art arda test edilecektir. Bu doğrulama prosedürünün amaçları doğrultusunda, test analizinin sonuçları "C" ve "D" olarak anılacaktır:

- .1 "C" ve "D" sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r) dahilinde ise, sonuçlar geçerli kabul edilecektir.

- 2 "C" ve "D" sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r) dahilinde değilse, her iki sonuç da reddedilecek ve laboratuvar tarafından iki yeni alt numune alınarak analiz edilecektir. Numune şişesi, yeni alt numuneler alındıktan sonra yukarıdaki 3.2.3 paragrafına göre tekrar mühürlenmelidir.
- 3.4 "C" ve "D" test sonuçları geçerliyse ve "A", "B", "C" ve "D" sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (R) dahilindeyse, laboratuvar "Y" olarak adlandırılan sonuçların ortalamasını alır:
- 1 "Y" sonucunun Ek VI'da belirtilen geçerli sınıra eşit olması veya bu sınırın altına düşmesi halinde, yakıtın gereksinimleri karşıladığı kabul edilecektir.
 - 2 "Y" sonucunun Ek VI'nın gerektirdiği geçerli sınırdan büyük olması durumunda, yakıt Ek VI'nın gerektirdiği standartları karşılamıyor demektir.
- 3.5 "A", "B", "C" ve "D" sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (R) dahilinde değilse, İdare tüm test sonuçlarını yok sayabilir ve kendi takdirine bağlı olarak tüm test sürecini tekrar edebilir.
- 3.6 Doğrulama prosedüründen elde edilen sonuçlar kesindir.

RESOLUTION MEPC.176(58)

Adopted on 10 October 2008

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

(Revised MARPOL Annex VI)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (herein after referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI, entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships (hereinafter referred to as "Annex VI"), is added to the 1973 Convention,

HAVING CONSIDERED the draft amendments to MARPOL Annex VI,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at Annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2010, unless prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 July 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. **REQUESTS** the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and

6. INVITES the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, marine diesel engine manufacturers, marine fuel suppliers and any other interested groups.

ANNEX

REVISED MARPOL ANNEX VI

Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships

Chapter 1

General

Regulation 1

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16 and 18 of this Annex.

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this Annex:

- 1 *Annex* means Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL), as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), and as modified by the Protocol of 1997, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.
- 2 *A similar stage of construction* means the stage at which:
 - .1 construction identifiable with a specific ship begins; and
 - .2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.
- 3 *Anniversary date* means the day and the month of each year that will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate.
- 4 *Auxiliary control device* means a system, function, or control strategy installed on a marine diesel engine that is used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure, or that is used to facilitate the starting of the engine. An auxiliary control device may also be a strategy or measure that has been satisfactorily demonstrated not to be a defeat device.
- 5 *Continuous feeding* is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1,200°C.

6 *Defeat device* means a device that measures, senses, or responds to operating variables (e.g., engine speed, temperature, intake pressure or any other parameter) for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any component or the function of the emission control system, such that the effectiveness of the emission control system is reduced under conditions encountered during normal operation, unless the use of such a device is substantially included in the applied emission certification test procedures.

7 *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.

8 *Emission control area* means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment. Emission control areas shall include those listed in, or designated under, regulations 13 and 14 of this Annex.

9 *Fuel oil* means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including distillate and residual fuels.

10 *Gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969 or any successor Convention.

11 *Installations* in relation to regulation 12 of this Annex means the installation of systems, equipment including portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a ship, but excludes the repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation, or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units.

12 *Installed* means a marine diesel engine that is or is intended to be fitted on a ship, including a portable auxiliary marine diesel engine, only if its fuelling, cooling, or exhaust system is an integral part of the ship. A fuelling system is considered integral to the ship only if it is permanently affixed to the ship. This definition includes a marine diesel engine that is used to supplement or augment the installed power capacity of the ship and is intended to be an integral part of the ship.

13 *Irrational emission control strategy* means any strategy or measure that, when the ship is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures.

14 *Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied.

15 *NO_x Technical Code* means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by resolution 2 of the 1997 MARPOL Conference, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

16 *Ozone-depleting substances* means controlled substances defined in paragraph (4) of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annex A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:

Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane

Halon 1301 Bromotrifluoromethane

Halon 2402 1, 2-Dibromo -1, 1, 2, 2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)

CFC-11 Trichlorofluoromethane

CFC-12 Dichlorodifluoromethane

CFC-113 1, 1, 2 - Trichloro - 1, 2, 2 - trifluoroethane

CFC-114 1, 2 - Dichloro -1, 1, 2, 2 - tetrafluoroethane

CFC-115 Chloropentafluoroethane

17 *Shipboard incineration* means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.

18 *Shipboard incinerator* means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.

19 *Ships constructed* means ships the keels of which are laid or that are at a similar stage of construction.

20 *Sludge oil* means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.

21 *Tanker* means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

Regulation 3

Exceptions and exemptions

General

1 Regulations of this Annex shall not apply to:

- .1 any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

- .2 any emission resulting from damage to a ship or its equipment:
 - .2.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and
 - .2.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Trials for ship emission reduction and control technology research

2 The Administration of a Party may, in cooperation with other Administrations as appropriate, issue an exemption from specific provisions of this Annex for a ship to conduct trials for the development of ship emission reduction and control technologies and engine design programmes. Such an exemption shall only be provided if the applications of specific provisions of the Annex or the revised NO_x Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes. A permit for such an exemption shall only be provided to the minimum number of ships necessary and be subject to the following provisions:

- .1 for marine diesel engines with a per cylinder displacement up to 30 litres, the duration of the sea trial shall not exceed 18 months. If additional time is required, a permitting Administration or Administrations may permit a renewal for one additional 18-month period; or
- .2 for marine diesel engines with a per cylinder displacement at or above 30 litres, the duration of the ship trial shall not exceed 5 years and shall require a progress review by the permitting Administration or Administrations at each intermediate survey. A permit may be withdrawn based on this review if the testing has not adhered to the conditions of the permit or if it is determined that the technology or programme is not likely to produce effective results in the reduction and control of ship emissions. If the reviewing Administration or Administrations determine that additional time is required to conduct a test of a particular technology or programme, a permit may be renewed for an additional time period not to exceed five years.

Emissions from sea-bed mineral activities

3.1 Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources are, consistent with article 2(3)(b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:

- .1 emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;
- .2 the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;

- .3 emissions associated solely and directly with the treatment, handling, or storage of sea-bed minerals; and
- .4 emissions from marine diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources.

3.2 The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons that are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

Regulation 4

Equivalents

1 The Administration of a Party may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as that required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14.

2 The Administration of a Party that allows a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 The Administration of a Party should take into account any relevant guidelines developed by the Organization pertaining to the equivalents provided for in this regulation.

4 The Administration of a Party that allows the use of an equivalent as set forth in paragraph 1 of this regulation shall endeavour not to impair or damage its environment, human health, property, or resources, or those of other States.

Chapter 2

Survey, certification and means of control

Regulation 5

Surveys

1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall be subject to the surveys specified below:

- .1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;
- .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;
- .3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;
- .4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 4 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and
- .5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 4 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 5 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of this Annex.

2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration.

- .1 The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization;
- .2 The survey of marine diesel engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008;
- .3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, it shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate shall be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation; and
- .4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

4 The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

5 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered that substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor, or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

Regulation 6

Issue or endorsement of a Certificate

1 An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

- .1 any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and
- .2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.

2 A ship constructed before the date of entry into force of Annex VI for such ship's administration shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date.

3 Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 7

Issue of a Certificate by another Party

1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

4 No International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 8

Form of Certificate

The International Air Pollution Prevention Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix I to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Regulation 9

Duration and validity of Certificate

1 An International Air Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation:

- .1 when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;

- .2 when the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate; and
 - .3 when the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.
- 3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 5.1.3 and 5.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.
- 4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period that shall not exceed five months from the expiry date.
- 5 If a ship, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.
- 6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages that has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.
- 7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 2.1, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.
- 8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 5 of this Annex, then:
 - .1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date that shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
 - .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 5 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

- .3 the expiry date may remain unchanged provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 5 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5.1 of this Annex;
- .2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5.1.3 or 5.1.4 of this Annex; and
- .3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 5.4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 10

Port State control on operational requirements

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as to ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Regulation 11

Detection of violations and enforcement

1 Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

2 A ship to which this Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

3 Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the master of the ship of the alleged violation.

4 Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party that has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

5 A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

6 The international law concerning the prevention, reduction, and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, *mutatis mutandis*, to the rules and standards set forth in this Annex.

Chapter 3

Requirements for control of emissions from ships

Regulation 12

Ozone-depleting substances

1 This regulation does not apply to permanently sealed equipment where there are no refrigerant charging connections or potentially removable components containing ozone-depleting substances.

2 Subject to the provisions of regulation 3.1, any deliberate emissions of ozone-depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone-depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone-depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties.

3.1 Installations that contain ozone-depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, shall be prohibited:

- .1 on ships constructed on or after 19 May 2005; or
- .2 in the case of ships constructed before 19 May 2005, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 19 May 2005 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 19 May 2005.

3.2 Installations that contain hydro-chlorofluorocarbons shall be prohibited:

- .1 on ships constructed on or after 1 January 2020; or
- .2 in the case of ships constructed before 1 January 2020, which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 1 January 2020 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 1 January 2020.

4 The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

5 Each ship subject to regulation 6.1 shall maintain a list of equipment containing ozone-depleting substances.

6 Each ship subject to regulation 6.1 that has rechargeable systems that contain ozone-depleting substances shall maintain an ozone-depleting substances record book. This record book may form part of an existing log-book or electronic recording system as approved by the Administration.

7 Entries in the ozone-depleting substances record book shall be recorded in terms of mass (kg) of substance and shall be completed without delay on each occasion, in respect of the following:

- .1 recharge, full or partial, of equipment containing ozone-depleting substances;
- .2 repair or maintenance of equipment containing ozone-depleting substances;
- .3 discharge of ozone-depleting substances to the atmosphere:
 - .3.1 deliberate; and
 - .3.2 non-deliberate;
- .4 discharge of ozone-depleting substances to land-based reception facilities; and
- .5 supply of ozone-depleting substances to the ship.

Regulation 13

Nitrogen oxides (NO_x)

Application

1.1 This regulation shall apply to:

- .1 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW installed on a ship; and
- .2 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW that undergoes a major conversion on or after 1 January 2000 except when demonstrated to the satisfaction of the Administration that such engine is an identical replacement to the engine that it is replacing and is otherwise not covered under paragraph 1.1.1 of this regulation.

1.2 This regulation does not apply to:

- .1 a marine diesel engine intended to be used solely for emergencies, or solely to power any device or equipment intended to be used solely for emergencies on the ship on which it is installed, or a marine diesel engine installed in lifeboats intended to be used solely for emergencies; and
- .2 a marine diesel engine installed on a ship solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engine is subject to an alternative NO_x control measure established by the Administration.

1.3 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.1 of this regulation, the Administration may provide an exclusion from the application of this regulation for any marine diesel engine that is installed on a ship constructed, or for any marine diesel engine that undergoes a major conversion, before 19 May 2005, provided that the ship on which the engine is installed is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

Major conversion

2.1 For the purpose of this regulation, *major conversion* means a modification on or after 1 January 2000 of a marine diesel engine that has not already been certified to the standards set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation where:

- .1 the engine is replaced by a marine diesel engine or an additional marine diesel engine is installed, or
- .2 any substantial modification, as defined in the revised NO_x Technical Code 2008, is made to the engine, or
- .3 the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10% compared to the maximum continuous rating of the original certification of the engine.

2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation in force at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. On or after 1 January 2016, in the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II). Guidelines are to be developed by the Organization to set forth the criteria of when it is not possible for a replacement engine to meet the standards in paragraph 5.1.1 of this regulation.

2.3 A marine diesel engine referred to in paragraph 2.1.2 or 2.1.3 of this regulation shall meet the following standards:

- .1 for ships constructed prior to 1 January 2000, the standards set forth in paragraph 3 of this regulation shall apply; and
- .2 for ships constructed on or after 1 January 2000, the standards in force at the time the ship was constructed shall apply.

Tier I

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 45 n^(-0.2) g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier II

4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $44 \cdot n^{-(0.23)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- .3 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2016:

- .1 is prohibited except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):
 - .1.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
 - .1.2 $9 \cdot n^{-(0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and
 - .1.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;
- .2 is subject to the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation when the ship is operating in an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation; and
- .3 is subject to the standards set forth in paragraph 4 of this regulation when the ship is operating outside of an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation.

5.2 Subject to the review set forth in paragraph 10 of this regulation, the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

- .1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (L), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or
- .2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship.

Emission control area

6 For the purpose of this regulation, an emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.

Marine diesel engines installed on a ship constructed prior to 1 January 2000

7.1 Notwithstanding paragraph 1.1.1 of this regulation, a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000 shall comply with the emission limits set forth in paragraph 7.4 of this regulation, provided that an approved method for that engine has been certified by an Administration of a Party and notification of such certification has been submitted to the Organization by the certifying Administration. Compliance with this paragraph shall be demonstrated through one of the following:

- .1 installation of the certified approved method, as confirmed by a survey using the verification procedure specified in the approved method file, including appropriate notation on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate of the presence of the approved method; or
- .2 certification of the engine confirming that it operates within the limits set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation and an appropriate notation of the engine certification on the ship's International Air Pollution Prevention Certificate.

7.2 Paragraph 7.1 of this regulation shall apply no later than the first renewal survey that occurs 12 months or more after deposit of the notification in paragraph 7.1. If a shipowner of a ship on which an approved method is to be installed can demonstrate to the satisfaction of the Administration that the approved method was not commercially available despite best efforts to obtain it, then that approved method shall be installed on the ship no later than the next annual survey of that ship which falls after the approved method is commercially available.

7.3 With regard to a ship with a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate that either an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an approved method does not yet exist or is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation.

7.4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine described in paragraph 7.1 of this regulation is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and
- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

7.5 Certification of an approved method shall be in accordance with chapter 7 of the revised NO_x Technical Code 2008 and shall include verification:

- .1 by the designer of the base marine diesel engine to which the approved method applies that the calculated effect of the approved method will not decrease engine rating by more than 1.0%, increase fuel consumption by more than 2.0% as measured according to the appropriate test cycle set forth in the revised NO_x Technical Code 2008, or adversely affect engine durability or reliability; and
- .2 that the cost of the approved method is not excessive, which is determined by a comparison of the amount of NO_x reduced by the approved method to achieve the standard set forth in paragraph 7.4 of this paragraph and the cost of purchasing and installing such approved method.

Certification

8 The revised NO_x Technical Code 2008 shall be applied in the certification, testing, and measurement procedures for the standards set forth in this regulation.

9 The procedures for determining NO_x emissions set out in the revised NO_x Technical Code 2008 are intended to be representative of the normal operation of the engine. Defeat devices and irrational emission control strategies undermine this intention and shall not be allowed. This regulation shall not prevent the use of auxiliary control devices that are used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure or that are used to facilitate the starting of the engine.

Review

10 Beginning in 2012 and completed no later than 2013, the Organization shall review the status of the technological developments to implement the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation and shall, if proven necessary, adjust the time periods (effective date) set forth in that paragraph.

Regulation 14

Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter

General requirements

1 The sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:

- .1 4.50% m/m prior to 1 January 2012;
- .2 3.50% m/m on and after 1 January 2012; and
- .3 0.50% m/m on and after 1 January 2020.

2 The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account guidelines developed by the Organization.

Requirements within emission control areas

3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

- .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I, the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V; and
- .2 any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex.

4 While ships are operating within an emission control area, the sulphur content of fuel oil used on board ships shall not exceed the following limits:

- .1 1.50% m/m prior to 1 July 2010;
- .2 1.00% m/m on and after 1 July 2010; and
- .3 0.10% m/m on and after 1 January 2015.

5 The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 1 and paragraph 4 of this regulation shall be documented by its supplier as required by regulation 18 of this Annex.

6 Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph 4 of this regulation and entering or leaving an emission control area set forth in paragraph 3 of this regulation shall carry a written procedure showing how the fuel oil changeover is to be done, allowing sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the applicable sulphur content specified in paragraph 4 of this regulation prior to entry into an emission control area. The volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time, and position of the ship when any fuel-oil-change-over operation is completed prior to the entry into an emission control area or commenced after exit from such an area, shall be recorded in such log-book as prescribed by the Administration.

7 During the first twelve months immediately following an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3.2 of this regulation, ships operating in that emission control area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation.

Review provision

8 A review of the standard set forth in paragraph 1.3 of this regulation shall be completed by 2018 to determine the availability of fuel oil to comply with the fuel oil standard set forth in that paragraph and shall take into account the following elements:

- .1 the global market supply and demand for fuel oil to comply with paragraph 1.3 of this regulation that exist at the time that the review is conducted;
- .2 an analysis of the trends in fuel oil markets; and
- .3 any other relevant issue.

9 The Organization shall establish a group of experts, comprising of representatives with the appropriate expertise in the fuel oil market and appropriate maritime, environmental, scientific and legal expertise, to conduct the review referred to in paragraph 8 of this regulation. The group of experts shall develop the appropriate information to inform the decision to be taken by the Parties.

10 The Parties, based on the information developed by the group of experts, may decide whether it is possible for ships to comply with the date in paragraph 1.3 of this regulation. If a decision is taken that it is not possible for ships to comply, then the standard in that paragraph shall become effective on 1 January 2025.

Regulation 15

Volatile organic compounds (VOCs)

1 If the emissions of VOCs from a tanker are to be regulated in a port or ports or a terminal or terminals under the jurisdiction of a Party, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

2 A Party regulating tankers for VOC emissions shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, the cargoes requiring vapour emission control systems, and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

3 A Party that designates ports or terminals at which VOC emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Party taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, are provided in any designated port and terminal and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to a ship.

4 The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by Parties to other Parties and Member States of the Organization for their information.

5 A tanker to which paragraph 1 of this regulation applies shall be provided with a vapour emission collection system approved by the Administration taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, and shall use this system during the loading of relevant cargoes. A port or terminal that has installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept tankers that are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph 2 of this regulation.

6 A tanker carrying crude oil shall have on board and implement a VOC management plan approved by the Administration. Such a plan shall be prepared taking into account the guidelines developed by the Organization. The plan shall be specific to each ship and shall at least:

- .1 provide written procedures for minimizing VOC emissions during the loading, sea passage and discharge of cargo;
- .2 give consideration to the additional VOC generated by crude oil washing;
- .3 identify a person responsible for implementing the plan; and

- .4 for ships on international voyages, be written in the working language of the master and officers and, if the working language of the master and officers is not English, French, or Spanish, include a translation into one of these languages.

7 This regulation shall also apply to gas carriers only if the types of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board or their safe return ashore.

Regulation 16

Shipboard incineration

1 Except as provided in paragraph 4 of this regulation, shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

2 Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

- .1 residues of cargoes subject to Annex I, II or III or related contaminated packing materials;
- .2 polychlorinated biphenyls (PCBs);
- .3 garbage, as defined by Annex V, containing more than traces of heavy metals;
- .4 refined petroleum products containing halogen compounds;
- .5 sewage sludge and sludge oil either of which is not generated on board the ship; and
- .6 exhaust gas cleaning system residues.

3 Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerator for which an IMO Type Approval Certificates have been issued.

4 Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours and estuaries.

5 Nothing in this regulation neither:

- .1 affects the prohibition in, or other requirements of, the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto, nor
- .2 precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

6.1 Except as provided in paragraph 6.2 of this regulation, each incinerator on a ship constructed on or after 1 January 2000 or incinerator that is installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator subject to this paragraph shall be approved by the Administration taking into account the standard specification for shipboard incinerators developed by the Organization; or

6.2 The Administration may allow exclusion from the application of paragraph 6.1 of this regulation to any incinerator installed on board a ship before 19 May 2005, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.

7 Incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be provided with a manufacturer's operating manual which is to be retained with the unit and which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV of this Annex.

8 Personnel responsible for the operation of an incinerator installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be trained to implement the guidance provided in the manufacturer's operating manual as required by paragraph 7 of this regulation.

9 For incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation the combustion chamber gas outlet temperature shall be monitored at all times the unit is in operation. Where that incinerator is of the continuous-feed type, waste shall not be fed into the unit when the combustion chamber gas outlet temperature is below 850°C. Where that incinerator is of the batch-loaded type, the unit shall be designed so that the combustion chamber gas outlet temperature shall reach 600°C within five minutes after start-up and will thereafter stabilize at a temperature not less than 850°C.

Regulation 17

Reception facilities

- 1 Each Party undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:
 - .1 needs of ships using its repair ports for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;
 - .2 needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an exhaust gas cleaning system,

without causing undue delay to ships; and
 - .3 needs in ship-breaking facilities for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.
- 2 If a particular port or terminal of a Party is – taking into account the guidelines to be developed by the Organization – remotely located from, or lacking in, the industrial infrastructure necessary to manage and process those substances referred to in paragraph 1 of this regulation and therefore cannot accept such substances, then the Party shall inform the Organization of any such port or terminal so that this information may be circulated to all Parties and Member States of the Organization for their information and any appropriate action. Each Party that has provided the Organization with such information shall also notify the Organization of its ports and terminals where reception facilities are available to manage and process such substances.
- 3 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

Regulation 18

Fuel oil availability and quality

Fuel oil availability

1 Each Party shall take all reasonable steps to promote the availability of fuel oils that comply with this Annex and inform the Organization of the availability of compliant fuel oils in its ports and terminals.

2.1 If a ship is found by a Party not to be in compliance with the standards for compliant fuel oils set forth in this Annex, the competent authority of the Party is entitled to require the ship to:

- .1 present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance; and
- .2 provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan and, if it was not made available where planned, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil and that despite best efforts to obtain compliant fuel oil, no such fuel oil was made available for purchase.

2.2 The ship should not be required to deviate from its intended voyage or to delay unduly the voyage in order to achieve compliance.

2.3 If a ship provides the information set forth in paragraph 2.1 of this regulation, a Party shall take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.

2.4 A ship shall notify its Administration and the competent authority of the relevant port of destination when it cannot purchase compliant fuel oil.

2.5 A Party shall notify the Organization when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.

Fuel oil quality

3 Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:

- .1 except as provided in paragraph 3.2 of this regulation:
 - .1.1 the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;
 - .1.2 the fuel oil shall be free from inorganic acid; and
 - .1.3 the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste that:
 - .1.3.1 jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

- .1.3.2 is harmful to personnel, or
- .1.3.3 contributes overall to additional air pollution;
- 2 fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:
 - .2.1 exceed the applicable sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;
 - .2.2 cause an engine to exceed the applicable NO_x emission limit set forth in paragraphs 3, 4, 5.1.1 and 7.4 of regulation 13;
 - .2.3 contain inorganic acid; or
 - .2.3.1 jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or
 - .2.3.2 be harmful to personnel, or
 - .2.3.3 contribute overall to additional air pollution.

4 This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels. Paragraphs 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, and 9.4 of this regulation do not apply to gas fuels such as liquefied natural gas, compressed natural gas or liquefied petroleum gas. The sulphur content of gas fuels delivered to a ship specifically for combustion purposes on board that ship shall be documented by the supplier.

5 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note that shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.

6 The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.

7.1 The competent authority of a Party may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

7.2 The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

8.1 The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account guidelines developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than 12 months from the time of delivery.

8.2 If an Administration requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to determine whether the fuel oil meets the requirements of this Annex.

9 Parties undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:

- .1 maintain a register of local suppliers of fuel oil;
- .2 require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;
- .3 require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least three years for inspection and verification by the port State as necessary;
- .4 take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;
- .5 inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be non-compliant with the requirements of regulation 14 or 18 of this Annex; and
- .6 inform the Organization for transmission to Parties and Member States of the Organization of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

10 In connection with port State inspections carried out by Parties, the Parties further undertake to:

- .1 inform the Party or non-Party under whose jurisdiction a bunker delivery note was issued of cases of delivery of non-compliant fuel oil, giving all relevant information; and
- .2 ensure that remedial action as appropriate is taken to bring non-compliant fuel oil discovered into compliance.

11 For every ship of 400 gross tonnage and above on scheduled services with frequent and regular port calls, an Administration may decide after application and consultation with affected States that compliance with paragraph 6 of this regulation may be documented in an alternative manner that gives similar certainty of compliance with regulations 14 and 18 of this Annex.

Appendix I

**Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate
(Regulation 8)**

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.176(58) in 2008, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(Full designation of the country)

by
*(Full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)*

Particulars of ship^{*}

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

Port of registry.....

Gross tonnage.....

IMO Number⁺.....

* Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

+ In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A.600(15).

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
- 2 That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based: (dd/mm/yyyy)

This Certificate is valid until* subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Issued at
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

Endorsement for annual and intermediate surveys

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate* survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

Annual/intermediate survey in accordance with regulation 9.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years
where regulation 9.3 applies**

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and regulation 9.4 applies

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port
of survey or for a period of grace where regulation 9.5 or 9.6 applies**

This certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6* of Annex VI of the Convention,
be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where regulation 9.8 applies

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is
(dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is
(dd/mm/yyyy):

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date (dd/mm/yyyy):

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

**SUPPLEMENT TO
 INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
 (IAPP CERTIFICATE)**

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Notes:

1 This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

3 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answer “yes” and “applicable” or a (-) for the answers “no” and “not applicable” as appropriate.

4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 IMO number
- 1.3 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
- 1.4 Length (L) # metres

Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016, which are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2 Control of emissions from ships

2.1 *Ozone-depleting substances (regulation 12)*

2.1.1 The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone-depleting substances, other than hydro-chlorofluorocarbons, installed before 19 May 2005 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.3 *Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)*

2.3.1 When the ship operates within an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content that does not exceed the applicable limit value as documented by bunker delivery notes; or.....
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6

2.4 *Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)*

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585.

2.4.2.1 For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC management plan

2.4.2.2 VOC management plan approval reference:

2.5 *Shipboard incineration (regulation 16)*

The ship has an incinerator:

- .1 installed on or after 1 January 2000 which complies with resolution MEPC.76(40) as amended
- .2 installed before 1 January 2000 which complies with:
 - .2.1 resolution MEPC.59(33)
 - .2.2 resolution MEPC.76(40)

2.6 *Equivalents (regulation 4)*

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue)
*(Signature of duly authorized official
issuing the Record)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Appendix II

Test cycles and weighting factors (Regulation 13)

The following test cycles and weighing factors shall be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the applicable NO_x limit in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the revised NO_x Technical Code 2008.

- .1 For constant-speed marine engines for ship main propulsion, including diesel-electric drive, test cycle E2 shall be applied;
- .2 For controllable-pitch propeller sets test cycle E2 shall be applied;
- .3 For propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engines the test cycle E3 shall be applied;
- .4 For constant-speed auxiliary engines test cycle D2 shall be applied; and
- .5 For variable-speed, variable-load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 shall be applied.

Test cycle for *constant speed main propulsion* application
 (including diesel-electric drive and all controllable-pitch propeller installations)

Test cycle type E2	Speed	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *propeller-law-operated main* and *propeller-law-operated auxiliary engine* application

Test cycle type E3	Speed	100%	91%	80%	63%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *constant-speed auxiliary engine* application

Test cycle type D2	Speed	100%	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%	10%
	Weighting factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Test cycle for *variable-speed and -load auxiliary engine* application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Weighting factor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

In the case of an engine to be certified in accordance with paragraph 5.1.1 of regulation 13, the specific emission at each individual mode point shall not exceed the applicable NO_x emission limit value by more than 50% except as follows:

- .1 The 10% mode point in the D2 test cycle.
- .2 The 10% mode point in the C1 test cycle.
- .3 The idle mode point in the C1 test cycle.

Appendix III

Criteria and procedures for designation of emission control areas (Regulation 13.6 and regulation 14.3)

1 Objectives

1.1 The purpose of this appendix is to provide the criteria and procedures to Parties for the formulation and submission of proposals for the designation of emission control areas and to set forth the factors to be considered in the assessment of such proposals by the Organization.

1.2 Emissions of NO_x, SO_x and particulate matter from ocean-going ships contribute to ambient concentrations of air pollution in cities and coastal areas around the world. Adverse public health and environmental effects associated with air pollution include premature mortality, cardiopulmonary disease, lung cancer, chronic respiratory ailments, acidification and eutrophication.

1.3 An emission control area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce and control emissions of NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions (hereinafter emissions) from ships.

2 Process for the designation of emission control areas

2.1 A proposal to the Organization for designation of an emission control area for NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions may be submitted only by Parties. Where two or more Parties have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

2.2 A proposal to designate a given area as an emission control area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 Criteria for designation of an emission control area

3.1 The proposal shall include:

- .1 a clear delineation of the proposed area of application, along with a reference chart on which the area is marked;
- .2 the type or types of emission(s) that is or are being proposed for control (i.e. NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions);
- .3 a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of ship emissions;

- .4 an assessment that emissions from ships operating in the proposed area of application are contributing to ambient concentrations of air pollution or to adverse environmental impacts. Such assessment shall include a description of the impacts of the relevant emissions on human health and the environment, such as adverse impacts to terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used shall be identified;
 - .5 relevant information pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application to the human populations and environmental areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological, or other conditions that contribute to ambient concentrations of air pollution or adverse environmental impacts;
 - .6 the nature of the ship traffic in the proposed emission control area, including the patterns and density of such traffic;
 - .7 a description of the control measures taken by the proposing Party or Parties addressing land-based sources of NO_x, SO_x and particulate matter emissions affecting the human populations and environmental areas at risk that are in place and operating concurrent with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulations 13 and 14 of Annex VI; and
 - .8 the relative costs of reducing emissions from ships when compared with land-based controls, and the economic impacts on shipping engaged in international trade.
- 3.2 The geographical limits of an emission control area will be based on the relevant criteria outlined above, including emissions and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

4 *Procedures for the assessment and adoption of emission control areas by the organization*

- 4.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.
- 4.2 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria that are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 3 above.
- 4.3 An emission control area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.

5 *Operation of emission control areas*

- 5.1 Parties that have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

Appendix IV

**Type approval and operating limits for shipboard incinerators
(Regulation 16)**

1 Ships' incinerators described in regulation 16.6.1 on board shall possess an IMO Type Approval Certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16.6.1. Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph 2 of this appendix:

Sludge oil consisting of:	75% sludge oil from heavy fuel oil (HFO); 5% waste lubricating oil; and 20% emulsified water.
Solid waste consisting of:	50% food waste; 50% rubbish containing: approx. 30% paper, " 40% cardboard, " 10% rags, " 20% plastic The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

2 Incinerators described in regulation 16.6.1 shall operate within the following limits:

O ₂ in combustion chamber:	6 – 12%
CO in flue gas maximum average:	200 mg/MJ
Soot number maximum average:	Bacharach 3 or Ringelman 1 (20% opacity)(a higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned components in ash residues:	Maximum 10% by weight
Combustion chamber flue gas outlet temperature range:	850 – 1200°C

Appendix V

**Information to be included in the bunker delivery note
(Regulation 18.5)**

Name and IMO Number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

Name, address, and telephone number of marine fuel oil supplier

Product name(s)

Quantity in metric tons

Density at 15°C, kg/m³*

Sulphur content (% m/m)**

A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with the applicable paragraph of regulation 14.1 or 14.4 and regulation 18.3 of this Annex.

* Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 3675:1998 or ISO 12185:1996.

** Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 8754:2003.

Appendix VI

Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (Regulation 18.8.2)

The following procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to and used on board ships is compliant with the sulphur limits required by regulation 14 of Annex VI.

1 *General Requirements*

1.1 The representative fuel oil sample, which is required by paragraph 8.1 of regulation 18 (the "MARPOL sample") shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil supplied to a ship.

1.2 An Administration, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

1.3 The laboratories responsible for the verification procedure set forth in this appendix shall be fully accredited^{*} for the purpose of conducting the tests.

2 *Verification procedure stage 1*

2.1 The MARPOL sample shall be delivered by the competent authority to the laboratory.

2.2 The laboratory shall:

- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- .2 confirm that the condition of the seal on the MARPOL sample is that it has not been broken; and
- .3 reject any MARPOL sample where the seal has been broken.

2.3 If the seal of the MARPOL sample has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

- .1 ensure that the MARPOL sample is thoroughly homogenized;
- .2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and
- .3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.

* Accreditation is in accordance with ISO 17025 or an equivalent standard.

2.4 The two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in appendix V (second footnote). For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "A" and "B":

- .1 If the results of "A" and "B" are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.
- .2 If the results of "A" and "B" are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples should be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 2.3.3 above after the new sub-samples have been taken.

2.5 If the test results of "A" and "B" are valid, an average of these two results should be calculated thus giving the result referred to as "X":

- .1 If the result of "X" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.
- .2 If the result of "X" is greater than the applicable limit required by Annex VI, verification procedure stage 2 should be conducted; however, if the result of "X" is greater than the specification limit by $0.59R$ (where R is the reproducibility of the test method), the fuel oil shall be considered non-compliant and no further testing is necessary.

3 *Verification Procedure Stage 2*

3.1 If stage 2 of the verification procedure is necessary in accordance with paragraph 2.5.2 above, the competent authority shall send the MARPOL sample to a second accredited laboratory.

3.2 Upon receiving the MARPOL sample, the laboratory shall:

- .1 record the details of the reseal number applied in accordance with 2.3.3 and the sample label on the test record;
- .2 draw two sub-samples from the MARPOL sample; and
- .3 reseal the MARPOL sample and record the new reseal details on the test record.

3.3 The two sub-samples shall be tested in succession, in accordance with the test method specified in appendix V (second footnote). For the purposes of this verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as "C" and "D":

- .1 If the results of "C" and "D" are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid.

- .2 If the results of "C" and "D" are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new sub-samples shall be taken by the laboratory and analysed. The sample bottle should be resealed in accordance with paragraph 3.2.3 above after the new sub-samples have been taken.
- 3.4 If the test results of "C" and "D" are valid, and the results of "A", "B", "C", and "D" are within the reproducibility (R) of the test method then the laboratory shall average the results, which is referred to as "Y":
- .1 If the result of "Y" is equal to or falls below the applicable limit required by Annex VI, the fuel oil shall be deemed to meet the requirements.
 - .2 If the result of "Y" is greater than the applicable limit required by Annex VI, then the fuel oil fails to meet the standards required by Annex VI.
- 3.5 If the result of "A", "B", "C" and "D" are not within the reproducibility (R) of the test method then the Administration may discard all of the test results and, at its discretion, repeat the entire testing process.
- 3.6 The results obtained from the verification procedure are final.

MEPC.186(59) SAYILI KARAR
17 Temmuz 2009'da kabul edilmiştir

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN
EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER, 1973

(MARPOL Ek I'e yeni bölüm 8'in eklenmesi ve IOPP Sertifikası, Form B Ekinde
yapılan dolaylı değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesindeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesinin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesiyle ilgili olarak 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek I'e ilişkin olarak teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) Maddesi uyarınca, yeni bir bölüm 8'in eklenmesine ilişkin ve IOPP Sertifikası, Form B Ekinde yapılan dolaylı değişikliklere ilişkin olarak, metni mevcut kararın ekinde yer alan MARPOL 73/78 Ek I'de yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) Maddesi uyarınca, 1 Temmuz 2010'dan önce Sözleşmenin Taraf Devletlerinin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler tarafından bu değişikliklere herhangi bir itiraz bildirilmediği sürece bu değişikliklerin 1 Temmuz 2009'da kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) Maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) Maddesine uygun olarak bu kararın ve Ekte yer alan değişiklik metinlerinin onaylı suretlerini MARPOL 73/78'in bütün Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

(MARPOL Ek I'e yeni bölüm 8'in eklenmesi ve IOPP Sertifikası, Form B Ekinde yapılan dolaylı değişiklikler)

1 Yeni bölüm 8 eklenmiştir:

“BÖLÜM 8 – DENİZDE PETROL TANKERLERİ ARASINDA YAPILAN PETROL YÜKÜ TRANSFERİ SIRASINDA KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ

Kural 40

Uygulama kapsamı

1 Bu bölümde yer alan kurallar, denizde petrol tankerleri arasında petrol yükü transferi (STS operasyonları) yapan 150 groston ve üzeri petrol tankerleri ve 1 Nisan 2012 tarihinde veya sonrasında gerçekleştirilen STS operasyonları için geçerlidir. Ancak, bu tarihten önce, fakat kural 41.1 kapsamında gerekli STS operasyonları Planının İdare tarafından onaylanmasından sonra gerçekleştirilen STS operasyonları, STS operasyonları Planına mümkün olduğunca uygun olacaktır.

2 Bu bölümde yer alan kurallar, sondaj kuleleri de dahil olmak üzere sabit veya yüzer platformları, petrolün açık denizde üretimi ve depolanması için kullanılan yüzer üretim, depolama ve tahliye tesislerini (FPSO'lar) ve üretilen petrolün açık denizde depolanması için kullanılan yüzer depolama birimlerini (FSU'lar) içeren petrol transfer operasyonları için geçerli değildir.

3 Bu bölümde yer alan kurallar, yakıt alım operasyonları için geçerli değildir.

4 Bu bölümde yer alan kurallar, bir geminin emniyetini sağlamak veya denizde can kurtarmak amacıyla veya kirlilikten kaynaklanan zararı en aza indirmek için belirli kirlilik olaylarıyla mücadele etmek amacıyla gerekli olan STS operasyonları için geçerli değildir.

5 Bu bölümde yer alan kurallar, ilgili gemilerden herhangi birinin bir savaş gemisi, bir donanma yardımcı gemisi veya bir Devletin sahip olduğu veya işlettiği başka bir gemi olduğu ve şu an için yalnızca hükümetin ticari olmayan hizmetlerinde kullanıldığı STS operasyonları için geçerli değildir. Ancak, her Devlet, bu tür gemilerin operasyonlarını veya operasyonel imkanlarını bozmayan uygun önlemleri alarak, STS operasyonlarının makul ve uygulanabilir olduğu ölçüde bu bölüm ile tutarlı bir şekilde yürütülmesini sağlayacaktır.

Kural 41

Emniyet ve çevre korumaya ilişkin genel kurallar

1 STS operasyonlarında görev alan herhangi bir petrol tankeri, 1 Ocak 2011'de veya sonrasında yapılacak olan geminin ilk yıllık, ara veya yenileme sörveyinin tarihinden geç olmamak üzere, STS operasyonlarının nasıl yürütüleceğini belirten bir Planı (STS operasyonları Planı) gemide bulunduracaktır. Her petrol tankerinin STS operasyonları Planı İdare tarafından onaylanacaktır. STS operasyonları Planı, geminin çalışma dilinde yazılacaktır.

2 STS operasyonları Planı, Örgüt tarafından belirlenen STS operasyonları için en iyi uygulama kılavuzlarında yer alan bilgiler dikkate alınarak hazırlanacaktır. Bu şart, söz konusu petrol tankeri için geçerliyse, tadil edildiği haliyle 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesinin IX. bölümünde öngörülen mevcut bir Emniyet Yönetim Sistemine STS operasyonları Planı dahil edilebilir.

3 Bu bölüme tabi olan ve STS operasyonlarında görev alan tüm petrol tankerleri, STS operasyonları Planına uyacaktır.

4 STS operasyonları üzerinde genel danışmanlık kontrolüne sahip kişinin, Örgüt tarafından belirlenen STS operasyonlarına ilişkin en iyi uygulama kılavuzlarında yer alan nitelikler dikkate alınarak ilgili tüm görevleri yerine getirmek için gerekli niteliklere sahip olması sağlanacaktır.

5 STS operasyonlarının kayıtları, gemide üç yıl süreyle saklanacak ve bu Sözleşmenin taraflarından birinin incelemesi için hazır bulundurulacaktır.

Kural 42

Bildirim

1 Bu Bölüme tabi olan ve bu Sözleşmeye Taraf Devletlerden birinin karasularında veya münhasır ekonomik bölgesinde STS operasyonlarını planlayan her petrol tankeri, planlanan STS operasyonlarından en az 48 saat önce o Taraf Devleti bilgilendirecektir. İstisnai bir durumda, paragraf 2'de belirtilen tüm bilgilerin en az 48 saat öncesinden elde bulunmadığı durumlarda, petrol yükünü tahliye eden petrol tankeri, bir STS operasyonunun gerçekleştirileceğini az 48 saat öncesinden bu Sözleşmeye Taraf Devlete bildirecek ve paragraf 2'de belirtilen bilgiler ilk fırsatta Taraf Devlete sunulacaktır.

2 Bu kuralın 1. paragrafında belirtilen bildirimde asgari olarak şunlar yer alacaktır:

- 1 STS operasyonlarında görev alan petrol tankerlerinin adı, bayrağı, çağrı işareti, IMO Numarası ve tahmini varış zamanı;
- 2 Planlanan STS operasyonlarının başlayacağı tarih, saat ve coğrafi konum;
- 3 STS operasyonlarının demirde mi yoksa seyir halinde mi yürütüleceği;
- 4 Petrol türü ve miktarı;
- 5 STS operasyonlarının planlanan süresi;
- 6 STS operasyonları hizmet sağlayıcısının veya genel danışmanlık kontrolüne sahip kişinin kimlik ve iletişim bilgileri ve
- 7 Petrol tankerinin, 41 numaralı kuralın gerekliliklerini karşılayan bir STS operasyonları Planına sahip olduğunun teyidi.

3 Bir petrol tankerinin STS operasyonları için ilgili konuma veya alana tahmini varış zamanı altı saatten fazla değişirse, o petrol tankerinin kaptanı, sahibi veya acentesi, bu kuralda paragraf 1'de belirtilen mevcut Sözleşme Tarafına revize edilmiş tahmini varış zamanını bildirecektir.

2 *Petrol Tankerleri için Yapım ve Donanım Kaydı, Form B'ye, yeni bölüm 8A aşağıdaki şekilde eklenmiştir:*

“8A Denizde gemiden gemiye (STS) petrol yükü transferi operasyonları (kural 41)

8A.1 Petrol tankerine, 41 numaralı kurala uygun olarak bir STS operasyonları Planı verilir.”

RESOLUTION MEPC.186(59)
Adopted on 17 July 2009

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

**(Addition of a new chapter 8 to MARPOL Annex I and consequential amendments to the
Supplement to the IOPP Certificate, Form B)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning the addition of a new chapter 8 and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010 unless, prior to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with Article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

(Addition of a new chapter 8 to MARPOL and Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B)

1 A new chapter 8 is added:

“CHAPTER 8 – PREVENTION OF POLLUTION DURING TRANSFER OF OIL CARGO BETWEEN OIL TANKERS AT SEA

Regulation 40

Scope of application

1 The regulations contained in this chapter apply to oil tankers of 150 gross tonnage and above engaged in the transfer of oil cargo between oil tankers at sea (STS operations) and their STS operations conducted on or after 1 April 2012. However, STS operations conducted before that date but after the approval of the Administration of STS operations Plan required under regulation 41.1 shall be in accordance with the STS operations Plan as far as possible.

2 The regulations contained in this chapter shall not apply to oil transfer operations associated with fixed or floating platforms including drilling rigs; floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil; and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.

3 The regulations contained in this chapter shall not apply to bunkering operations.

4 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea, or for combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution.

5 The regulations contained in this chapter shall not apply to STS operations where either of the ships involved is a warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each State shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships that the STS operations are conducted in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this chapter.

Regulation 41

General Rules on safety and environmental protection

1 Any oil tanker involved in STS operations shall carry on board a Plan prescribing how to conduct STS operations (STS operations Plan) not later than the date of the first annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out on or after 1 January 2011. Each oil tanker's STS operations Plan shall be approved by the Administration. The STS operations Plan shall be written in the working language of the ship.

2 The STS operations Plan shall be developed taking into account the information contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization. The STS operations Plan may be incorporated into an existing Safety Management System required by chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, if that requirement is applicable to the oil tanker in question.

3 Any oil tanker subject to this chapter and engaged in STS operations shall comply with its STS operations Plan.

4 The person in overall advisory control of STS operations shall be qualified to perform all relevant duties, taking into account the qualifications contained in the best practice guidelines for STS operations identified by the Organization.

5 Records of STS operations shall be retained on board for three years and be readily available for inspection by a Party to the present Convention.

Regulation 42

Notification

1 Each oil tanker subject to this chapter that plans STS operations within the territorial sea, or the exclusive economic zone of a Party to the present Convention shall notify that Party not less than 48 hours in advance of the scheduled STS operations. Where, in an exceptional case, all of the information specified in paragraph 2 is not available not less than 48 hours in advance, the oil tanker discharging the oil cargo shall notify the Party to the present Convention, not less than 48 hours in advance that an STS operation will occur and the information specified in paragraph 2 shall be provided to the Party at the earliest opportunity.

2 The notification specified in paragraph 1 of this regulation shall include at least the following:

- .1 name, flag, call sign, IMO Number and estimated time of arrival of the oil tankers involved in the STS operations;
- .2 date, time and geographical location at the commencement of the planned STS operations;
- .3 whether STS operations are to be conducted at anchor or underway;
- .4 oil type and quantity;
- .5 planned duration of the STS operations;
- .6 identification of STS operations service provider or person in overall advisory control and contact information; and
- .7 confirmation that the oil tanker has on board an STS operations Plan meeting the requirements of regulation 41.

3 If the estimated time of arrival of an oil tanker at the location or area for the STS operations changes by more than six hours, the master, owner or agent of that oil tanker shall provide a revised estimated time of arrival to the Party to the present Convention specified in paragraph 1 of this regulation.”

2 *In the Record of Construction and Equipment for Oil Tankers, Form B, new section 8A is added as follows:*

“8A Ship-to-ship oil transfer operations at sea
(regulation 41)

8A.1 The oil tanker is provided with an STS operations Plan in compliance with regulation 41.”

MEPC.187(59) SAYILI KARAR
17 Temmuz 2009 tarihinde kabul edilmiştir

**1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

(MARPOL EK I Kural 1, 12, 13, 17 ve 38'de ve IOPP Sertifikası ve Yağ Kayıt Defteri Kısım I ve II'ye İlavede yapılan değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

1978 tarihli Protokol'ün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve bununla beraber Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

MARPOL 73/78 Ek I'e ilişkin olarak teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 Sözleşmesi'nin 16(2)(d) Maddesi uyarınca, metni mevcut kararın ekinde bulunan 1, 12, 13, 17 ve 38 numaralı düzenlemelere ilişkin MARPOL 73/78 Ek I'deki ve IOPP Sertifikası ve Yağ Kayıt Defteri Kısım I ve II İlavesinde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletler'in üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya ticareti filosunun grostonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2010 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragrafa uygun olarak kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe gireceğini not etmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletleri'ne iletmesini TALEP EDER; ve
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Eki'nin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyeleri'ne iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL EK I Kural 1, 12, 13, 17 ve 38'de ve IOPP Sertifikası ve Yağ Kayıt Defteri Kısım I ve II'ye ilâvede yapılan değişiklikler)

Ek I

MARPOL EK I KURAL 1, 12, 13, 17 VE 38'DE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Kural 1 - Tanımlar

1 Mevcut alt paragraf .30'dan sonra, aşağıdaki yeni alt paragraflar .31, .32, .33 ve .34 eklenmiştir:

- “31 **Petrol kalıntısı (slaç)**, ana veya yardımcı makineler için yakıt veya yağlama yağının sepe edilmesinden, atık yağın yağ filtreleme ekipmanından ayrılmasından, taşıntı tavaşından toplanan atık yağdan ve atık hidrolik ve yağlama yağları gibi bir geminin normal çalışması sırasında oluşan artık atık yağ ürünleri anlamına gelir.
- .32 **Petrol kalıntısı (slaç) tankı**, slacın doğrudan standart dışarı verme bağlantısı veya onaylanmış diğer imha etme yöntemleri aracılığıyla atılabilecek slacı toplayan bir tank anlamına gelir.
- .33 **Yağlı sintine suyu**, makine mahallerinden sızıntılardan veya bakım çalışmaları gibi şeylerden kaynaklanan yağ ile kirlenebilecek su anlamına gelir. Sintine kuyuları, sintine boruları, tank üstü veya sintine suyu toplama tankları dahil olmak üzere sintine sistemine giren herhangi bir sıvı, yağlı sintine suyu olarak kabul edilir.
- .34 **Yağlı sintine suyu toplama tankı**, boşaltmadan, transfer etmeden veya imha etmeden önce yağlı sintine suyunun toplandığı bir tank anlamına gelir.”

Kural 12 – Petrol kalıntıları (slaç) için tanklar

2 Paragraf 1 aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

- “1 400 gros ton ve üzerindeki her gemiye, bu Ekin gereklerine uygun başka bir seçenek yok ise makine tipi ve sefer süresi dikkate alınarak petrol kalıntılarını (slaç) alabilecek yeterli kapasiteye sahip tank veya tanklar sağlanacaktır.”

3 Mevcut paragraf 1'den sonra aşağıdaki yeni paragraf 2 eklenmiştir:

“2 Petrol kalıntısı (slaç), kural 13'te belirtilen standart dışarı verme bağlantısı veya onaylanmış diğer imha etme yöntemleri aracılığıyla doğrudan slaç tank(lar)ından bertaraf edilebilir. Petrol kalıntısı (slaç) tank(lar):

- .1 petrol kalıntısı (slaç) tankından/tanklarından emiş yapabilen, slacın bertaraf edilmesi için belirlenmiş bir pompaya sahiptir; ve
- .2 yağlı sintine suyu toplama tankına veya sintine kuyusuna giden dinlendirilmiş suyun daha sonra takip edilebilmesi için manuel olarak çalıştırılan kendiliğinden kapanan valfler, düzenekler veya bu tür bir düzenlemenin doğrudan sintine boru sistemine bağlanmaması koşuluyla alternatif bir düzenleme sistemi haricinde; sintine sistemine, yağlı sintine suyu toplama tankına/tanklarına, tankın üst kısmına veya sintine seperatörlerine bağlı dışarı verme bağlantısı bulunmaz.”

4 Mevcut paragraf 2 ve 3, sırasıyla 3 ve 4 olarak yeniden numaralandırılmıştır.

Kural 12, 13, 17 ve 38

5 Kural 12.2, 13, 17.2.3, 38.2 ve 38.7'deki “slaç” kelimesi, “petrol kalıntısı (slaç)” olarak değiştirilmiştir.

6 Kural 17.2.3'teki “ve diğer yağ kalıntıları” ifadesi silinmiştir.

Ek 2

IOPP SERTİFİKASI FORM A (PETROL TANKERLERİ DIŞINDAKİ GEMİLER) VE FORM B (PETROL TANKERLERİ) İLAVESİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 IOPP Sertifikası, Form A ve Form B İlavesindeki mevcut 3. Kısım, aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“3 Petrol kalıntılarının (slaç) (kural 12) ve tutulması ve bertarafı için araçlar ve yağlı sintine suyu toplama tank(lar)ı

3.1 Gemi, petrol kalıntılarının (slaç) tutulması için aşağıdaki şekilde petrol kalıntısı (slaç) tanklarıyla donatılmıştır:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar arası yeri	Yatay pozisyon	
Toplam hacim:m ³			

3.2 Petrol kalıntısı (slaç) tanklarında kalan petrol kalıntılarının (slaç) bertarafı için araçlar:

3.2.1 Petrol kalıntıları (slaç) için çöp yakıcı, maksimum kapasite kW veya kcal/h (uygun şekilde silin).....

3.2.2 Petrol kalıntısı (slaç) yakmaya uygun yardımcı kazan.....

3.2.3 Kabul edilebilir diğer araçlar, lütfen belirtiniz.....

3.3 Yağlı sintine suyunun gemide tutulması için aşağıdaki gibi toplama tankı/tankları bulunur:

Tank ismi	Tank konumu		Hacim (m ³)
	Postalar arası yeri	Yatay pozisyon	
Toplam hacim:m ³			

2 Form B'nin 5.8.2 paragrafının sonundaki "(çift dip gereklilikleri)" terimi silinmiştir.

3 Paragraf 5.8.5 ve 5.8.7 aşağıdakilerle değiştirilmiştir:

“5.8.5 Gemi, kural 20’ye tabi değildir (geçerli olanları işaretleyin):

- .1 Gemi, 5000 dedveyt tonajdan daha azdır
- .2 Gemi, kural 20.1.2’ye uygundur
- .3 Gemi, kural 20.1.3’e uygundur ”

“5.8.7 Gemi, kural 21’e tabi değildir (geçerli olanları işaretleyin):

- .1 Gemi, 600 dedveyt tonajdan daha azdır
- .2 Gemi, kural 19’a uygundur (Dedveyt tonaj $\geq 5,000$)
- .3 Gemi, kural 21.1.2’ye uygundur
- .4 Gemi, kural 21.4.2’ye uygundur ($600 \leq$ Dedveyt tonaj < 5000)
- .5 Gemi, MARPOL Ek I Kural 21.2’de tanımlandığı üzere “ağır ham petrol” taşımamaktadır ”

4 Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası’na (IOPP) İlave, Form B’deki paragraf 6.1.5.4 silinmiştir,

YAĞ KAYIT DEFTERİ KISIM I VE II'DE YAPILAN DEĞİŞİKLER

1 Yağ Kayıt Defteri Kısım I'deki (A) ila (H) arasındaki bölümler aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“(A) Yakıt tanklarının balast operasyonu ve temizlenmesi

1 Balast operasyonu yapılan tankları tanımla .

2 En son yakıt içerdiği tarihten beri temizlenip temizlenmediği ve temizlenmediyse daha önce taşınan yakıtın türü.

3 Temizleme süreci:

- .1 geminin konumu ve temizliğin başlangıç ve bitiş zamanı;
- .2 temizlik için bir yöntemin kullanıldığı tank(lar)ı belirtin (durulama, buharlama, kimyasallarla temizleme; kullanılan kimyasalların türü ve m³ cinsinden miktarı);
- .3 temizleme suyunun aktarıldığı tank(lar) ve m³ cinsinden miktarı.

4 Balastlama:

- .1 geminin konumu ve balastlama başlangıç ve bitiş zamanı;
- .2 tanklar temizlenmediyse yapılan balastın m³ cinsinden miktarı.

(B) Bölüm (A)'da belirtilen yakıt tanklarından kirli balast veya temizleme suyunun boşaltılması

5 Tankların tanımı.

6 Boşaltma işlemi başlangıcında geminin konumu.

7 Boşaltma işlemi tamamlandığında geminin konumu.

8 Boşaltma işlemi sırasında geminin hızı.

9 Boşaltma yöntemi:

- .1 15 ppm cihazı aracılığıyla;
- .2 atık kabul tesislerine.

10 m³ cinsinden boşaltılan miktar.

(C) Petrol kalıntılarının (slaç) toplanması, aktarılması ve imhası

11 Petrol kalıntılarının (slaç) toplanması.

Gemide toplanan petrol kalıntısı (slaç) miktarı. Miktar haftalık olarak kaydedilmelidir (bu, sefer bir haftadan fazla sürse bile miktarın haftada bir kez kaydedilmesi gerektiği anlamına gelir):

- .1 tankların tanımı
- .2 tankların kapasitesim³
- .3 toplam toplanan miktarm³
- .4 elle toplanan atık miktarım³

(Petrol kalıntılarının (slaç), toplama tankına/tanklarına aktarıldığı, operatör tarafından başlatılan elle toplama işlemleri.)

12 Petrol kalıntılarının (slaç) transferi veya bertarafı için yöntemler.

Aktarılan veya bertaraf edilen slacın miktarını, boşaltılan tank(lar)ın ve toplanan içeriğin miktarını m³ cinsinden belirtiniz:

- .1 atık alım tesislerine (limanı belirtiniz);
- .2 başka bir tank(lar)a (tank(lar)ı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz);
- .3 yakılmış (toplam işlem süresini belirtin);
- .4 diğer yöntemler (belirtiniz).

(D) Makine mahallerinde biriken sintine suyunun denize boşaltılmasının otomatik olmayarak başlatılması, transfer edilmesi veya başka şekilde bertaraf edilmesi

13 m³ cinsinden boşaltılan, transfer edilen veya imha edilen miktar.

14 boşaltım, transfer veya imhanın süresi (başlangıç ve bitiş).

15 boşaltım, transfer veya imhanın yöntemi:

.1 15 ppm cihazı aracılığıyla (başlangıç ve bitiş pozisyonunu belirtiniz);

.2 atık kabul tesislerine (limanı belirtiniz)²;

.3 slop tankı veya toplama tankı veya diğer tank(lar)a (tank(lar)ı ve tank(lar)da tutulan miktarı m³ cinsinden belirtin).

(E) Makine mahallerinde biriken sintine suyunun denize boşaltılmasının otomatik olarak başlatılması, aktarılması veya başka şekilde imha edilmesi

16 15 ppm cihazı aracılığıyla denize boşaltma için sistemin otomatik çalışma moduna alındığı zaman ve geminin konumu.

17 Sintine suyunun toplama tankına aktarılması için sistemin otomatik çalışma moduna alındığı zaman (tankı belirtiniz).

18 Sistemin manuel işleme başladığı zaman.

(F) Sintine seperatörünün durumu

19 Sistem arızası zamanı.

20 Sistemin devreye alındığı zaman.

21 Arızanın nedenleri.

(G) Yağın kazara veya diğer istisnai hallerde boşaltılması

22 Gerçekleşme zamanı.

23 Olay anında geminin yeri ve konumu.

24 Yaklaşık miktar ve petrol türü.

25 Boşaltım veya kaçak koşulları, sebepleri ve genel açıklamalar.

(H) Yakıt veya dökme yağlama yağının ikmal edilmesi

26 İkmal:

.1 İkmal yeri.

.2 İkmal zamanı.

.3 Yakıtın türü ve miktarı ve tank(lar)ın kimliği (ton cinsinden eklenen miktarı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz).

.4 Yağlama yağının türü ve miktarı ve tank(lar)ın kimliği (ton cinsinden eklenen miktarı ve tank(lar)ın toplam içeriğini belirtiniz)."

2 Yağ Kayıt Defteri Kısım II'deki (J) kesimi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“(J) **Başka şekilde ele alınmayan artıkların ve yağlı karışımların toplanması, aktarılması ve imhası**

55 Tankların tanımı,

56 Her tanktan transfer edilen veya imha edilen miktar. (Tutulan miktarı m³ cinsinden belirtiniz.)

57 Transfer veya bertaraf yöntemi:

- .1 atık kabul tesislerinde imha etme (ilgili limanı ve miktarı belirtiniz);
- .2 yük ile karıştırılan (miktarı belirtiniz);
- .3 makine mahallinden aktarılan slaç ve yağlı sintine suyu tankları da dahil olmak üzere tank(lar)a veya tank(lar)dan aktarılan (tankı/tankları tanımlayınız; transfer edilen miktarı ve tank(lar)daki toplam miktarı m³ cinsinden belirtiniz); ve
- .4 diğer yöntem (hangisi olduğunu belirtiniz); bertaraf edilen miktarı m³ cinsinden belirtiniz.”

RESOLUTION MEPC.187(59)
Adopted on 17 July 2009

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

**(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the
IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning regulations 1, 12, 13, 17 and 38 and the Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2010 unless prior, to that date, not less than one-third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with Article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

(Amendments to regulations 1, 12, 13, 17 and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book Parts I and II)

Annex 1

AMENDMENTS TO REGULATIONS 1, 12, 13, 17 AND 38 OF MARPOL ANNEX I

Regulation 1 – Definitions

1 The following new subparagraphs .31, .32, .33 and .34 are added after existing subparagraph .30:

- .31 **Oil residue (sludge)** means the residual waste oil products generated during the normal operation of a ship such as those resulting from the purification of fuel or lubricating oil for main or auxiliary machinery, separated waste oil from oil filtering equipment, waste oil collected in drip trays, and waste hydraulic and lubricating oils.
- .32 **Oil residue (sludge) tank** means a tank which holds oil residue (sludge) from which sludge may be disposed directly through the standard discharge connection or any other approved means of disposal.
- .33 **Oily bilge water** means water which may be contaminated by oil resulting from things such as leakage or maintenance work in machinery spaces. Any liquid entering the bilge system including bilge wells, bilge piping, tank top or bilge holding tanks is considered oily bilge water.
- .34 **Oily bilge water holding tank** means a tank collecting oily bilge water prior to its discharge, transfer or disposal.”

Regulation 12 – Tanks for oil residues (sludge)

2 Paragraph 1 is amended to read as follows:

- “1 Every ship of 400 gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex.”

3 The following new paragraph 2 is inserted, after the existing paragraph 1:

“2 Oil residue (sludge) may be disposed of directly from the oil residue (sludge) tank(s) through the standard discharge connection referred to in regulation 13, or any other approved means of disposal. The oil residue (sludge) tank(s):

- .1 shall be provided with a designated pump for disposal that is capable of taking suction from the oil residue (sludge) tank(s); and
- .2 shall have no discharge connections to the bilge system, oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separators except that the tank(s) may be fitted with drains, with manually operated self-closing valves and arrangements for subsequent visual monitoring of the settled water, that lead to an oily bilge water holding tank or bilge well, or an alternative arrangement, provided such arrangement does not connect directly to the bilge piping system.”

4 Existing paragraphs 2 and 3 are renumbered 3 and 4, respectively.

Regulations 12, 13, 17 and 38

5 The word “sludge” in regulations 12.2, 13, 17.2.3, 38.2 and 38.7 is replaced by the words “oil residue (sludge)”.

6 The words “and other oil residues” in regulation 17.2.3 are deleted.

Annex 2

**AMENDMENTS TO THE SUPPLEMENT TO THE IOPP CERTIFICATE FORM A
 (SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS) AND FORM B (OIL TANKERS)**

1 The existing Section 3 of the Supplement to the IOPP Certificate, Form A and Form B, is replaced by the following:

“3 Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and oily bilge water holding tank(s)

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks for retention of oil residues (sludge) on board as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
		Total volume: m ³	

3.2 Means for the disposal of oil residues (sludge) retained in oil residue (sludge) tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues (sludge), maximum capacity kW or kcal/h (delete as appropriate).....

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge).....

3.2.3 Other acceptable means, state which

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)
	Frames (from)-(to)	Lateral position	
		Total volume: m ³	

”

2 The term “(double bottom requirements)” at the end of paragraph 5.8.2 of Form B is deleted.

3 Paragraphs 5.8.5 and 5.8.7 are replaced by the following:

“5.8.5 The ship is not subject to regulation 20 (check which box(es) apply):

- .1 The ship is less than 5,000 tonnes deadweight
- .2 The ship complies with regulation 20.1.2
- .3 The ship complies with regulation 20.1.3

“5.8.7 The ship is not subject to regulation 21 (check which box(es) apply):

- .1 The ship is less than 600 tonnes deadweight
- .2 The ship complies with regulation 19
(Deadweight tonnes \geq 5,000)
- .3 The ship complies with regulation 21.1.2
- .4 The ship complies with regulation 21.4.2
(600 \leq Deadweight tonnes < 5,000)
- .5 The ship does not carry “heavy grade oil” as defined
in regulation 21.2 of MARPOL Annex I

4 Delete paragraph 6.1.5.4 from the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate, Form B.

Annex 3

AMENDMENTS TO THE OIL RECORD BOOK PARTS I AND II

1 Sections (A) to (H) of the Oil Record Book Part I are replaced by the following:

“(A) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

- 1 Identity of tank(s) ballasted.
- 2 Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
- 3 Cleaning process:
 - .1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;
 - .2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in m³);
 - .3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred and the quantity in m³.
- 4 Ballasting:
 - .1 position of ship and time at start and end of ballasting;
 - .2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m³.

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section (A)

- 5 Identity of tank(s).
- 6 Position of ship at start of discharge.
- 7 Position of ship on completion of discharge.
- 8 Ship's speed(s) during discharge.
- 9 Method of discharge:
 - .1 through 15 ppm equipment;
 - .2 to reception facilities.
- 10 Quantity discharged, in m³.

(C) Collection, transfer and disposal of oil residues (sludge)

- 11 Collection of oil residues (sludge).

Quantities of oil residues (sludge) retained on board. The quantity should be recorded weekly (this means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week):

 - .1 identity of tank(s)
 - .2 capacity of tank(s) m³
 - .3 total quantity of retention m³
 - .4 quantity of residue collected by manual operation m³
(Operator initiated manual collections where oil residue (sludge) is transferred into the oil residue (sludge) holding tank(s).)
- 12 Methods of transfer or disposal of oil residues (sludge).

State quantity of oil residues transferred or disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m³:

 - .1 to reception facilities (identify port);
 - .2 to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s));
 - .3 incinerated (indicate total time of operation);
 - .4 other method (state which).

- (D) **Non-automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces**
- 13 Quantity discharged, transferred or disposed of, in m³.
- 14 Time of discharge, transfer or disposal (start and stop).
- 15 Method of discharge, transfer, or disposal:
- .1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);
 - .2 to reception facilities (identify port)²;
 - .3 to slop tank or holding tank or other tank(s) (indicate tank(s); state quantity retained in tank(s), in m³).
- (E) **Automatic starting of discharge overboard, transfer or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces**
- 16 Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.
- 17 Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
- 18 Time when the system has been put into manual operation.
- (F) **Condition of the oil filtering equipment**
- 19 Time of system failure.
- 20 Time when system has been made operational.
- 21 Reasons for failure.
- (G) **Accidental or other exceptional discharges of oil**
- 22 Time of occurrence.
- 23 Place or position of ship at time of occurrence.
- 24 Approximate quantity and type of oil.
- 25 Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.
- (H) **Bunkering of fuel or bulk lubricating oil**
- 26 Bunkering:
- .1 Place of bunkering.
 - .2 Time of bunkering.
 - .3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).
 - .4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).”

2 Section (J) of the Oil Record Book Part II is replaced by the following:

“(J) Collection, transfer and disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with

55 Identity of tanks.

56 Quantity transferred or disposed of from each tank. (State the quantity retained, in m³.)

57 Method of transfer or disposal:

- .1 disposal to reception facilities (identify port and quantity involved);
- .2 mixed with cargo (state quantity);
- .3 transferred to or from (an)other tank(s) including transfer from machinery space oil residue (sludge) and oily bilge water tanks (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s), in m³); and
- .4 other method (state which); state quantity disposed of in m³.”

MEPC.189(60) SAYILI KARAR
26 Mart 2010 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(MARPOL Ek I'e yeni 9. bölümün eklenmesi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) ile değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme ile ilgili 1978 tarihli Protokol'ün (buradan itibaren "1978 tarihli Protokol" olarak anılacaktır) VI. maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek I'de yapılacak taslak değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca, MARPOL 73/78 Ek I üzerinde Antarktika alanında petrol kullanımı veya taşınması için özel gereklilikler konulu yeni 9. bölümün eklenmesiyle ilgili olarak yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun brüt tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüt'e bildirmediği sürece, söz konusu değişikliklerin 1 Şubat 2011 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ağustos 2011 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER; ve
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

**9. BÖLÜMÜN EKLENMESİNE İLİŞKİN MARPOL EK I DEĞİŞİKLİKLERİ -
ANTARKTİKA ALANINDA PETROL KULLANIMI VEYA TAŞINMASINA İLİŞKİN
ÖZEL GEREKLİLİKLER**

Aşağıdaki yeni 9. bölüm eklenmiştir:

**“9. BÖLÜM - ANTARKTİKA ALANINDA PETROL KULLANIMI VEYA TAŞINMASINA
İLİŞKİN ÖZEL GEREKLİLİKLER**

Kural 43

Antarktika alanında petrolün kullanımı veya taşınması için özel gereklilikler

1 Gemilerin emniyetini sağlama faaliyetlerinde veya arama kurtarma operasyonlarında görevli olan gemiler hariç, aşağıdakilerin Antarktika alanında dökme halde yük olarak taşınmasına veya taşınması ve yakıt olarak kullanılmasına:

- .1 15°C’de yoğunluğu 900 kg/m³’ten fazla olan ham petroler;
- .2 15°C’de yoğunluğu 900 kg/m³’ten fazla veya kinematik viskozitesi 50°C’de 180 mm²/s’den yüksek olan, ham petroler dışındaki petroler, veya
- .3 bitüm, katran ve bunların emülsiyonları,

Ek I, kural 1.11.7’de tanımlandığı üzere, yasaklanacaktır.

2 Önceki operasyonların bu kuralın 1.1 ila 1.3 paragraflarında listelenen petrolerin taşınmasını veya kullanımını içermesi halinde, tankların veya boru hatlarının temizlenmesi veya yıkanması gerekli değildir.”

RESOLUTION MEPC.189(60)
Adopted on 26 March 2010

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

(Addition of a new chapter 9 to MARPOL Annex I)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING Article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Annex I of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with Article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex I of MARPOL 73/78 concerning the addition of a new chapter 9 on Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area;
2. DETERMINES, in accordance with Article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 2011 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with Article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with Article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex; and
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

**AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I TO ADD
CHAPTER 9 – SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE USE OR
CARRIAGE OF OILS IN THE ANTARCTIC AREA**

A new chapter 9 is added as follows:

**"CHAPTER 9 – SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE USE OR CARRIAGE OF OILS IN
THE ANTARCTIC AREA**

Regulation 43

Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area

1 With the exception of vessels engaged in securing the safety of ships or in a search and rescue operation, the carriage in bulk as cargo or carriage and use as fuel of the following:

- .1 crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m³;
- .2 oils, other than crude oils, having a density at 15°C higher than 900 kg/m³ or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm²/s; or
- .3 bitumen, tar and their emulsions,

shall be prohibited in the Antarctic area, as defined in Annex I, regulation 1.11.7.

2 When prior operations have included the carriage or use of oils listed in paragraphs 1.1 to 1.3 of this regulation, the cleaning or flushing of tanks or pipelines is not required."

MEPC.190(60) SAYILI KARAR

26 Mart 2010 tarihinde kabul edilmiştir

1978 PROTOKOLÜYLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanı)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

1997 tarihli Protokol'ün değişiklik prosedürünü belirleyen ve bununla beraber Örgüt'ün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesi'ndeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesine ilişkin 1978 Protokolü'nün (bundan böyle "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesini tadil eden 1997 Protokolü'nün (bundan böyle "1997 Protokolü" olarak anılacaktır) 4. maddesini KAYDEDEREK,

1997 Protokolü ile 1973 Sözleşmesi'ne Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar başlıklı Ek VI'nın (bundan böyle "Ek VI" olarak anılacaktır) eklendiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Revize edilmiş Ek VI'nın MEPC.176(58) sayılı kararlar kabul edildiğini ve 1 Ocak 2010'da kabul edilmesinin ardından 1 Temmuz 2010'da yürürlüğe gireceğini AYRICA KAYDEDEREK,

Revize edilmiş Ek VI'da yapılan değişiklik taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletler'in üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Şubat 2011 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragrafa uygun olarak kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ağustos 2011 tarihinde yürürlüğe gireceğini not etmeye DAVET EDER;

-2-

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmenin tüm Taraf Devletleri'ne iletmesini TALEP EDER; ve
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Eki'nin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'ye Taraf olmayan Örgüt Üyeleri'ne iletmesini AYRICA TALEP EDER.

-3-

EK

**KURAL 13,14 VE REVİZE EDİLMİŞ MARPOL EK VI
YENİ LAHIKA VII'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

- 1 Kural 13'te paragraf 6 aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:
- "6 Bu kural kapsamında, emisyon kontrol alanları:
- .1 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan alan anlamına gelen Kuzey Amerika alanıdır; ve
 - .2 bu Ek'in III. lahikasında belirtilen kriterler ve prosedürlere uygun olarak Örgüt tarafından belirlenen herhangi bir liman sahası da dahil olmak üzere herhangi bir diğer deniz alanıdır."
- 2 Kural 14'te paragraf 3 aşağıdaki ile değiştirilmiştir:
- "3 Bu kural kapsamında, emisyon kontrol alanları aşağıdaki içerir:
- .1 Ek I'in Kural 1.11.2'sinde tanımlandığı üzere Baltık Denizi alanını ve Ek V'in Kural 5(1)(f)'sinde tanımlandığı gibi Kuzey Denizi'ni;
 - .2 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan Kuzey Amerika alanını; ve
 - .3 bu Ek'in III. lahikasında belirtilen kriterler ve prosedürlere uygun olarak Örgüt tarafından belirlenen herhangi bir liman sahası da dahil olmak üzere herhangi bir diğer deniz alanıdır."
- 3 Yeni lahika VII aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"Lahika VII

**Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanı
(Kural 13.6 ve kural 14.3)**

Kuzey Amerika alanı şunları içerir:

- .1 Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'nın Pasifik kıyılarında yer alan ve aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz alanı:

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
1	32° 32' 10" K.	117° 06' 11" B.
2	32° 32' 04" K.	117° 07' 29" B.
3	32° 31' 39" K.	117° 14' 20" B.
4	32° 33' 13" K.	117° 15' 50" B.
5	32° 34' 21" K.	117° 22' 01" B.
6	32° 35' 23" K.	117° 27' 53" B.
7	32° 37' 38" K.	117° 49' 34" B.
8	31° 07' 59" K.	118° 36' 21" B.
9	30° 33' 25" K.	121° 47' 29" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
10	31° 46' 11" K.	123° 17' 22" B.
11	32° 21' 58" K.	123° 50' 44" B.
12	32° 56' 39" K.	124° 11' 47" B.
13	33° 40' 12" K.	124° 27' 15" B.
14	34° 31' 28" K.	125° 16' 52" B.
15	35° 14' 38" K.	125° 43' 23" B.
16	35° 43' 60" K.	126° 18' 53" B.
17	36° 16' 25" K.	126° 45' 30" B.
18	37° 01' 35" K.	127° 07' 18" B.
19	37° 45' 39" K.	127° 38' 02" B.
20	38° 25' 08" K.	127° 52' 60" B.
21	39° 25' 05" K.	128° 31' 23" B.
22	40° 18' 47" K.	128° 45' 46" B.
23	41° 13' 39" K.	128° 40' 22" B.
24	42° 12' 49" K.	129° 00' 38" B.
25	42° 47' 34" K.	129° 05' 42" B.
26	43° 26' 22" K.	129° 01' 26" B.
27	44° 24' 43" K.	128° 41' 23" B.
28	45° 30' 43" K.	128° 40' 02" B.
29	46° 11' 01" K.	128° 49' 01" B.
30	46° 33' 55" K.	129° 04' 29" B.
31	47° 39' 55" K.	131° 15' 41" B.
32	48° 32' 32" K.	132° 41' 00" B.
33	48° 57' 47" K.	133° 14' 47" B.
34	49° 22' 39" K.	134° 15' 51" B.
35	50° 01' 52" K.	135° 19' 01" B.
36	51° 03' 18" K.	136° 45' 45" B.
37	51° 54' 04" K.	137° 41' 54" B.
38	52° 45' 12" K.	138° 20' 14" B.
39	53° 29' 20" K.	138° 40' 36" B.
40	53° 40' 39" K.	138° 48' 53" B.
41	54° 13' 45" K.	139° 32' 38" B.
42	54° 39' 25" K.	139° 56' 19" B.
43	55° 20' 18" K.	140° 55' 45" B.
44	56° 07' 12" K.	141° 36' 18" B.
45	56° 28' 32" K.	142° 17' 19" B.
46	56° 37' 19" K.	142° 48' 57" B.
47	58° 51' 04" K.	153° 15' 03" B.

2. Amerika Birleşik Devletleri, Kanada ve Fransa'nın (Saint-Pierre-et-Miquelon) Atlantik kıyılarında ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Meksika Körfezi kıyılarında yer alan ve aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz alanı:

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
1	60° 00' 00" K.	64° 09' 36" B.
2	60° 00' 00" K.	56° 43' 00" B.
3	58° 54' 01" K.	55° 38' 05" B.
4	57° 50' 52" K.	55° 03' 47" B.
5	57° 35' 13" K.	54° 00' 59" B.
6	57° 14' 20" K.	53° 07' 58" B.
7	56° 48' 09" K.	52° 23' 29" B.
8	56° 18' 13" K.	51° 49' 42" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
9	54° 23' 21" K.	50° 17' 44" B.
10	53° 44' 54" K.	50° 07' 17" B.
11	53° 04' 59" K.	50° 10' 05" B.
12	52° 20' 06" K.	49° 57' 09" B.
13	51° 34' 20" K.	48° 52' 45" B.
14	50° 40' 15" K.	48° 16' 04" B.
15	50° 02' 28" K.	48° 07' 03" B.
16	49° 24' 03" K.	48° 09' 35" B.
17	48° 39' 22" K.	47° 55' 17" B.
18	47° 24' 25" K.	47° 46' 56" B.
19	46° 35' 12" K.	48° 00' 54" B.
20	45° 19' 45" K.	48° 43' 28" B.
21	44° 43' 38" K.	49° 16' 50" B.
22	44° 16' 38" K.	49° 51' 23" B.
23	43° 53' 15" K.	50° 34' 01" B.
24	43° 36' 06" K.	51° 20' 41" B.
25	43° 23' 59" K.	52° 17' 22" B.
26	43° 19' 50" K.	53° 20' 13" B.
27	43° 21' 14" K.	54° 09' 20" B.
28	43° 29' 41" K.	55° 07' 41" B.
29	42° 40' 12" K.	55° 31' 44" B.
30	41° 58' 19" K.	56° 09' 34" B.
31	41° 20' 21" K.	57° 05' 13" B.
32	40° 55' 34" K.	58° 02' 55" B.
33	40° 41' 38" K.	59° 05' 18" B.
34	40° 38' 33" K.	60° 12' 20" B.
35	40° 45' 46" K.	61° 14' 03" B.
36	41° 04' 52" K.	62° 17' 49" B.
37	40° 36' 55" K.	63° 10' 49" B.
38	40° 17' 32" K.	64° 08' 37" B.
39	40° 07' 46" K.	64° 59' 31" B.
40	40° 05' 44" K.	65° 53' 07" B.
41	39° 58' 05" K.	65° 59' 51" B.
42	39° 28' 24" K.	66° 21' 14" B.
43	39° 01' 54" K.	66° 48' 33" B.
44	38° 39' 16" K.	67° 20' 59" B.
45	38° 19' 20" K.	68° 02' 01" B.
46	38° 05' 29" K.	68° 46' 55" B.
47	37° 58' 14" K.	69° 34' 07" B.
48	37° 57' 47" K.	70° 24' 09" B.
49	37° 52' 46" K.	70° 37' 50" B.
50	37° 18' 37" K.	71° 08' 33" B.
51	36° 32' 25" K.	71° 33' 59" B.
52	35° 34' 58" K.	71° 26' 02" B.
53	34° 33' 10" K.	71° 37' 04" B.
54	33° 54' 49" K.	71° 52' 35" B.
55	33° 19' 23" K.	72° 17' 12" B.
56	32° 45' 31" K.	72° 54' 05" B.
57	31° 55' 13" K.	74° 12' 02" B.
58	31° 27' 14" K.	75° 15' 20" B.
59	31° 03' 16" K.	75° 51' 18" B.
60	30° 45' 42" K.	76° 31' 38" B.
61	30° 12' 48" K.	77° 18' 29" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
62	29° 25' 17" K.	76° 56' 42" B.
63	28° 36' 59" K.	76° 47' 60" B.
64	28° 17' 13" K.	76° 40' 10" B.
65	28° 17' 12" K.	79° 11' 23" B.
66	27° 52' 56" K.	79° 28' 35" B.
67	27° 26' 01" K.	79° 31' 38" B.
68	27° 16' 13" K.	79° 34' 18" B.
69	27° 11' 54" K.	79° 34' 56" B.
70	27° 05' 59" K.	79° 35' 19" B.
71	27° 00' 28" K.	79° 35' 17" B.
72	26° 55' 16" K.	79° 34' 39" B.
73	26° 53' 58" K.	79° 34' 27" B.
74	26° 45' 46" K.	79° 32' 41" B.
75	26° 44' 30" K.	79° 32' 23" B.
76	26° 43' 40" K.	79° 32' 20" B.
77	26° 41' 12" K.	79° 32' 01" B.
78	26° 38' 13" K.	79° 31' 32" B.
79	26° 36' 30" K.	79° 31' 06" B.
80	26° 35' 21" K.	79° 30' 50" B.
81	26° 34' 51" K.	79° 30' 46" B.
82	26° 34' 11" K.	79° 30' 38" B.
83	26° 31' 12" K.	79° 30' 15" B.
84	26° 29' 05" K.	79° 29' 53" B.
85	26° 25' 31" K.	79° 29' 58" B.
86	26° 23' 29" K.	79° 29' 55" B.
87	26° 23' 21" K.	79° 29' 54" B.
88	26° 18' 57" K.	79° 31' 55" B.
89	26° 15' 26" K.	79° 33' 17" B.
90	26° 15' 13" K.	79° 33' 23" B.
91	26° 08' 09" K.	79° 35' 53" B.
92	26° 07' 47" K.	79° 36' 09" B.
93	26° 06' 59" K.	79° 36' 35" B.
94	26° 02' 52" K.	79° 38' 22" B.
95	25° 59' 30" K.	79° 40' 03" B.
96	25° 59' 16" K.	79° 40' 08" B.
97	25° 57' 48" K.	79° 40' 38" B.
98	25° 56' 18" K.	79° 41' 06" B.
99	25° 54' 04" K.	79° 41' 38" B.
100	25° 53' 24" K.	79° 41' 46" B.
101	25° 51' 54" K.	79° 41' 59" B.
102	25° 49' 33" K.	79° 42' 16" B.
103	25° 48' 24" K.	79° 42' 23" B.
104	25° 48' 20" K.	79° 42' 24" B.
105	25° 46' 26" K.	79° 42' 44" B.
106	25° 46' 16" K.	79° 42' 45" B.
107	25° 43' 40" K.	79° 42' 59" B.
108	25° 42' 31" K.	79° 42' 48" B.
109	25° 40' 37" K.	79° 42' 27" B.
110	25° 37' 24" K.	79° 42' 27" B.
111	25° 37' 08" K.	79° 42' 27" B.
112	25° 31' 03" K.	79° 42' 12" B.
113	25° 27' 59" K.	79° 42' 11" B.
114	25° 24' 04" K.	79° 42' 12" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
115	25° 22' 21" K.	79° 42' 20" B.
116	25° 21' 29" K.	79° 42' 08" B.
117	25° 16' 52" K.	79° 41' 24" B.
118	25° 15' 57" K.	79° 41' 31" B.
119	25° 10' 39" K.	79° 41' 31" B.
120	25° 09' 51" K.	79° 41' 36" B.
121	25° 09' 03" K.	79° 41' 45" B.
122	25° 03' 55" K.	79° 42' 29" B.
123	25° 02' 60" K.	79° 42' 56" B.
124	25° 00' 30" K.	79° 44' 05" B.
125	24° 59' 03" K.	79° 44' 48" B.
126	24° 55' 28" K.	79° 45' 57" B.
127	24° 44' 18" K.	79° 49' 24" B.
128	24° 43' 04" K.	79° 49' 38" B.
129	24° 42' 36" K.	79° 50' 50" B.
130	24° 41' 47" K.	79° 52' 57" B.
131	24° 38' 32" K.	79° 59' 58" B.
132	24° 36' 27" K.	80° 03' 51" B.
133	24° 33' 18" K.	80° 12' 43" B.
134	24° 33' 05" K.	80° 13' 21" B.
135	24° 32' 13" K.	80° 15' 16" B.
136	24° 31' 27" K.	80° 16' 55" B.
137	24° 30' 57" K.	80° 17' 47" B.
138	24° 30' 14" K.	80° 19' 21" B.
139	24° 30' 06" K.	80° 19' 44" B.
140	24° 29' 38" K.	80° 21' 05" B.
141	24° 28' 18" K.	80° 24' 35" B.
142	24° 28' 06" K.	80° 25' 10" B.
143	24° 27' 23" K.	80° 27' 20" B.
144	24° 26' 30" K.	80° 29' 30" B.
145	24° 25' 07" K.	80° 32' 22" B.
146	24° 23' 30" K.	80° 36' 09" B.
147	24° 22' 33" K.	80° 38' 56" B.
148	24° 22' 07" K.	80° 39' 51" B.
149	24° 19' 31" K.	80° 45' 21" B.
150	24° 19' 16" K.	80° 45' 47" B.
151	24° 18' 38" K.	80° 46' 49" B.
152	24° 18' 35" K.	80° 46' 54" B.
153	24° 09' 51" K.	80° 59' 47" B.
154	24° 09' 48" K.	80° 59' 51" B.
155	24° 08' 58" K.	81° 01' 07" B.
156	24° 08' 30" K.	81° 01' 51" B.
157	24° 08' 26" K.	81° 01' 57" B.
158	24° 07' 28" K.	81° 03' 06" B.
159	24° 02' 20" K.	81° 09' 05" B.
160	23° 59' 60" K.	81° 11' 16" B.
161	23° 55' 32" K.	81° 12' 55" B.
162	23° 53' 52" K.	81° 19' 43" B.
163	23° 50' 52" K.	81° 29' 59" B.
164	23° 50' 02" K.	81° 39' 59" B.
165	23° 49' 05" K.	81° 49' 59" B.
166	23° 49' 05" K.	82° 00' 11" B.
167	23° 49' 42" K.	82° 09' 59" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
168	23° 51' 14" K.	82° 24' 59" B.
169	23° 51' 14" K.	82° 39' 59" B.
170	23° 49' 42" K.	82° 48' 53" B.
171	23° 49' 32" K.	82° 51' 11" B.
172	23° 49' 24" K.	82° 59' 59" B.
173	23° 49' 52" K.	83° 14' 59" B.
174	23° 51' 22" K.	83° 25' 49" B.
175	23° 52' 27" K.	83° 33' 01" B.
176	23° 54' 04" K.	83° 41' 35" B.
177	23° 55' 47" K.	83° 48' 11" B.
178	23° 58' 38" K.	83° 59' 59" B.
179	24° 09' 37" K.	84° 29' 27" B.
180	24° 13' 20" K.	84° 38' 39" B.
181	24° 16' 41" K.	84° 46' 07" B.
182	24° 23' 30" K.	84° 59' 59" B.
183	24° 26' 37" K.	85° 06' 19" B.
184	24° 38' 57" K.	85° 31' 54" B.
185	24° 44' 17" K.	85° 43' 11" B.
186	24° 53' 57" K.	85° 59' 59" B.
187	25° 10' 44" K.	86° 30' 07" B.
188	25° 43' 15" K.	86° 21' 14" B.
189	26° 13' 13" K.	86° 06' 45" B.
190	26° 27' 22" K.	86° 13' 15" B.
191	26° 33' 46" K.	86° 37' 07" B.
192	26° 01' 24" K.	87° 29' 35" B.
193	25° 42' 25" K.	88° 33' 00" B.
194	25° 46' 54" K.	90° 29' 41" B.
195	25° 44' 39" K.	90° 47' 05" B.
196	25° 51' 43" K.	91° 52' 50" B.
197	26° 17' 44" K.	93° 03' 59" B.
198	25° 59' 55" K.	93° 33' 52" B.
199	26° 00' 32" K.	95° 39' 27" B.
200	26° 00' 33" K.	96° 48' 30" B.
201	25° 58' 32" K.	96° 55' 28" B.
202	25° 58' 15" K.	96° 58' 41" B.
203	25° 57' 58" K.	97° 01' 54" B.
204	25° 57' 41" K.	97° 05' 08" B.
205	25° 57' 24" K.	97° 08' 21" B.
206	25° 57' 24" K.	97° 08' 47" B.

.3

Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lana'i ve Kaho'olawe Hawaii Adaları kıyılarında yer alan ve aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz alanı:

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
1	22° 32' 54" K.	153° 00' 33" B.
2	23° 06' 05" K.	153° 28' 36" B.
3	23° 32' 11" K.	154° 02' 12" B.
4	23° 51' 47" K.	154° 36' 48" B.
5	24° 21' 49" K.	155° 51' 13" B.
6	24° 41' 47" K.	156° 27' 27" B.
7	24° 57' 33" K.	157° 22' 17" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
8	25° 13' 41" K.	157° 54' 13" B.
9	25° 25' 31" K.	158° 30' 36" B.
10	25° 31' 19" K.	159° 09' 47" B.
11	25° 30' 31" K.	159° 54' 21" B.
12	25° 21' 53" K.	160° 39' 53" B.
13	25° 00' 06" K.	161° 38' 33" B.
14	24° 40' 49" K.	162° 13' 13" B.
15	24° 15' 53" K.	162° 43' 08" B.
16	23° 40' 50" K.	163° 13' 00" B.
17	23° 03' 20" K.	163° 32' 58" B.
18	22° 20' 09" K.	163° 44' 41" B.
19	21° 36' 45" K.	163° 46' 03" B.
20	20° 55' 26" K.	163° 37' 44" B.
21	20° 13' 34" K.	163° 19' 13" B.
22	19° 39' 03" K.	162° 53' 48" B.
23	19° 09' 43" K.	162° 20' 35" B.
24	18° 39' 16" K.	161° 19' 14" B.
25	18° 30' 31" K.	160° 38' 30" B.
26	18° 29' 31" K.	159° 56' 17" B.
27	18° 10' 41" K.	159° 14' 08" B.
28	17° 31' 17" K.	158° 56' 55" B.
29	16° 54' 06" K.	158° 30' 29" B.
30	16° 25' 49" K.	157° 59' 25" B.
31	15° 59' 57" K.	157° 17' 35" B.
32	15° 40' 37" K.	156° 21' 06" B.
33	15° 37' 36" K.	155° 22' 16" B.
34	15° 43' 46" K.	154° 46' 37" B.
35	15° 55' 32" K.	154° 13' 05" B.
36	16° 46' 27" K.	152° 49' 11" B.
37	17° 33' 42" K.	152° 00' 32" B.
38	18° 30' 16" K.	151° 30' 24" B.
39	19° 02' 47" K.	151° 22' 17" B.
40	19° 34' 46" K.	151° 19' 47" B.
41	20° 07' 42" K.	151° 22' 58" B.
42	20° 38' 43" K.	151° 31' 36" B.
43	21° 29' 09" K.	151° 59' 50" B.
44	22° 06' 58" K.	152° 31' 25" B.
45	22° 32' 54" K.	153° 00' 33" B.

(metnin sonu)*

RESOLUTION MEPC.190(60)

Adopted on 26 March 2010

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(North American Emission Control Area)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (herein after referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and that, following its deemed acceptance on 1 January 2010, will enter into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 2011, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2011 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex; and

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

**AMENDMENTS TO REGULATIONS 13, 14 AND NEW APPENDIX VII
OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI**

- 1 Paragraph 6 of regulation 13 is amended as follows:

"6 For the purposes of this regulation, emission control areas shall be:

- .1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and
- .2 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex."

- 2 Paragraph 3 of regulation 14 is replaced by the following:

"3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

- .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V;
- .2 the North American area as described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and
- .3 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex."

- 3 New appendix VII is added as follows:

Appendix VII**North American Emission Control Area
(Regulation 13.6 and regulation 14.3)**

The North American area comprises:

- .1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	32° 32' 10" N.	117° 06' 11" W.
2	32° 32' 04" N.	117° 07' 29" W.
3	32° 31' 39" N.	117° 14' 20" W.
4	32° 33' 13" N.	117° 15' 50" W.
5	32° 34' 21" N.	117° 22' 01" W.
6	32° 35' 23" N.	117° 27' 53" W.
7	32° 37' 38" N.	117° 49' 34" W.
8	31° 07' 59" N.	118° 36' 21" W.
9	30° 33' 25" N.	121° 47' 29" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
10	31° 46' 11" N.	123° 17' 22" W.
11	32° 21' 58" N.	123° 50' 44" W.
12	32° 56' 39" N.	124° 11' 47" W.
13	33° 40' 12" N.	124° 27' 15" W.
14	34° 31' 28" N.	125° 16' 52" W.
15	35° 14' 38" N.	125° 43' 23" W.
16	35° 43' 60" N.	126° 18' 53" W.
17	36° 16' 25" N.	126° 45' 30" W.
18	37° 01' 35" N.	127° 07' 18" W.
19	37° 45' 39" N.	127° 38' 02" W.
20	38° 25' 08" N.	127° 52' 60" W.
21	39° 25' 05" N.	128° 31' 23" W.
22	40° 18' 47" N.	128° 45' 46" W.
23	41° 13' 39" N.	128° 40' 22" W.
24	42° 12' 49" N.	129° 00' 38" W.
25	42° 47' 34" N.	129° 05' 42" W.
26	43° 26' 22" N.	129° 01' 26" W.
27	44° 24' 43" N.	128° 41' 23" W.
28	45° 30' 43" N.	128° 40' 02" W.
29	46° 11' 01" N.	128° 49' 01" W.
30	46° 33' 55" N.	129° 04' 29" W.
31	47° 39' 55" N.	131° 15' 41" W.
32	48° 32' 32" N.	132° 41' 00" W.
33	48° 57' 47" N.	133° 14' 47" W.
34	49° 22' 39" N.	134° 15' 51" W.
35	50° 01' 52" N.	135° 19' 01" W.
36	51° 03' 18" N.	136° 45' 45" W.
37	51° 54' 04" N.	137° 41' 54" W.
38	52° 45' 12" N.	138° 20' 14" W.
39	53° 29' 20" N.	138° 40' 36" W.
40	53° 40' 39" N.	138° 48' 53" W.
41	54° 13' 45" N.	139° 32' 38" W.
42	54° 39' 25" N.	139° 56' 19" W.
43	55° 20' 18" N.	140° 55' 45" W.
44	56° 07' 12" N.	141° 36' 18" W.
45	56° 28' 32" N.	142° 17' 19" W.
46	56° 37' 19" N.	142° 48' 57" W.
47	58° 51' 04" N.	153° 15' 03" W.

2. the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada, and France (Saint-Pierre-et-Miquelon) and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	60° 00' 00" N.	64° 09' 36" W.
2	60° 00' 00" N.	56° 43' 00" W.
3	58° 54' 01" N.	55° 38' 05" W.
4	57° 50' 52" N.	55° 03' 47" W.
5	57° 35' 13" N.	54° 00' 59" W.
6	57° 14' 20" N.	53° 07' 58" W.
7	56° 48' 09" N.	52° 23' 29" W.
8	56° 18' 13" N.	51° 49' 42" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
9	54° 23' 21" N.	50° 17' 44" W.
10	53° 44' 54" N.	50° 07' 17" W.
11	53° 04' 59" N.	50° 10' 05" W.
12	52° 20' 06" N.	49° 57' 09" W.
13	51° 34' 20" N.	48° 52' 45" W.
14	50° 40' 15" N.	48° 16' 04" W.
15	50° 02' 28" N.	48° 07' 03" W.
16	49° 24' 03" N.	48° 09' 35" W.
17	48° 39' 22" N.	47° 55' 17" W.
18	47° 24' 25" N.	47° 46' 56" W.
19	46° 35' 12" N.	48° 00' 54" W.
20	45° 19' 45" N.	48° 43' 28" W.
21	44° 43' 38" N.	49° 16' 50" W.
22	44° 16' 38" N.	49° 51' 23" W.
23	43° 53' 15" N.	50° 34' 01" W.
24	43° 36' 06" N.	51° 20' 41" W.
25	43° 23' 59" N.	52° 17' 22" W.
26	43° 19' 50" N.	53° 20' 13" W.
27	43° 21' 14" N.	54° 09' 20" W.
28	43° 29' 41" N.	55° 07' 41" W.
29	42° 40' 12" N.	55° 31' 44" W.
30	41° 58' 19" N.	56° 09' 34" W.
31	41° 20' 21" N.	57° 05' 13" W.
32	40° 55' 34" N.	58° 02' 55" W.
33	40° 41' 38" N.	59° 05' 18" W.
34	40° 38' 33" N.	60° 12' 20" W.
35	40° 45' 46" N.	61° 14' 03" W.
36	41° 04' 52" N.	62° 17' 49" W.
37	40° 36' 55" N.	63° 10' 49" W.
38	40° 17' 32" N.	64° 08' 37" W.
39	40° 07' 46" N.	64° 59' 31" W.
40	40° 05' 44" N.	65° 53' 07" W.
41	39° 58' 05" N.	65° 59' 51" W.
42	39° 28' 24" N.	66° 21' 14" W.
43	39° 01' 54" N.	66° 48' 33" W.
44	38° 39' 16" N.	67° 20' 59" W.
45	38° 19' 20" N.	68° 02' 01" W.
46	38° 05' 29" N.	68° 46' 55" W.
47	37° 58' 14" N.	69° 34' 07" W.
48	37° 57' 47" N.	70° 24' 09" W.
49	37° 52' 46" N.	70° 37' 50" W.
50	37° 18' 37" N.	71° 08' 33" W.
51	36° 32' 25" N.	71° 33' 59" W.
52	35° 34' 58" N.	71° 26' 02" W.
53	34° 33' 10" N.	71° 37' 04" W.
54	33° 54' 49" N.	71° 52' 35" W.
55	33° 19' 23" N.	72° 17' 12" W.
56	32° 45' 31" N.	72° 54' 05" W.
57	31° 55' 13" N.	74° 12' 02" W.
58	31° 27' 14" N.	75° 15' 20" W.
59	31° 03' 16" N.	75° 51' 18" W.
60	30° 45' 42" N.	76° 31' 38" W.
61	30° 12' 48" N.	77° 18' 29" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
62	29° 25' 17" N.	76° 56' 42" W.
63	28° 36' 59" N.	76° 47' 60" W.
64	28° 17' 13" N.	76° 40' 10" W.
65	28° 17' 12" N.	79° 11' 23" W.
66	27° 52' 56" N.	79° 28' 35" W.
67	27° 26' 01" N.	79° 31' 38" W.
68	27° 16' 13" N.	79° 34' 18" W.
69	27° 11' 54" N.	79° 34' 56" W.
70	27° 05' 59" N.	79° 35' 19" W.
71	27° 00' 28" N.	79° 35' 17" W.
72	26° 55' 16" N.	79° 34' 39" W.
73	26° 53' 58" N.	79° 34' 27" W.
74	26° 45' 46" N.	79° 32' 41" W.
75	26° 44' 30" N.	79° 32' 23" W.
76	26° 43' 40" N.	79° 32' 20" W.
77	26° 41' 12" N.	79° 32' 01" W.
78	26° 38' 13" N.	79° 31' 32" W.
79	26° 36' 30" N.	79° 31' 06" W.
80	26° 35' 21" N.	79° 30' 50" W.
81	26° 34' 51" N.	79° 30' 46" W.
82	26° 34' 11" N.	79° 30' 38" W.
83	26° 31' 12" N.	79° 30' 15" W.
84	26° 29' 05" N.	79° 29' 53" W.
85	26° 25' 31" N.	79° 29' 58" W.
86	26° 23' 29" N.	79° 29' 55" W.
87	26° 23' 21" N.	79° 29' 54" W.
88	26° 18' 57" N.	79° 31' 55" W.
89	26° 15' 26" N.	79° 33' 17" W.
90	26° 15' 13" N.	79° 33' 23" W.
91	26° 08' 09" N.	79° 35' 53" W.
92	26° 07' 47" N.	79° 36' 09" W.
93	26° 06' 59" N.	79° 36' 35" W.
94	26° 02' 52" N.	79° 38' 22" W.
95	25° 59' 30" N.	79° 40' 03" W.
96	25° 59' 16" N.	79° 40' 08" W.
97	25° 57' 48" N.	79° 40' 38" W.
98	25° 56' 18" N.	79° 41' 06" W.
99	25° 54' 04" N.	79° 41' 38" W.
100	25° 53' 24" N.	79° 41' 46" W.
101	25° 51' 54" N.	79° 41' 59" W.
102	25° 49' 33" N.	79° 42' 16" W.
103	25° 48' 24" N.	79° 42' 23" W.
104	25° 48' 20" N.	79° 42' 24" W.
105	25° 46' 26" N.	79° 42' 44" W.
106	25° 46' 16" N.	79° 42' 45" W.
107	25° 43' 40" N.	79° 42' 59" W.
108	25° 42' 31" N.	79° 42' 48" W.
109	25° 40' 37" N.	79° 42' 27" W.
110	25° 37' 24" N.	79° 42' 27" W.
111	25° 37' 08" N.	79° 42' 27" W.
112	25° 31' 03" N.	79° 42' 12" W.
113	25° 27' 59" N.	79° 42' 11" W.
114	25° 24' 04" N.	79° 42' 12" W.

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

- 7 -

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
115	25° 22' 21" N.	79° 42' 20" W.
116	25° 21' 29" N.	79° 42' 08" W.
117	25° 16' 52" N.	79° 41' 24" W.
118	25° 15' 57" N.	79° 41' 31" W.
119	25° 10' 39" N.	79° 41' 31" W.
120	25° 09' 51" N.	79° 41' 36" W.
121	25° 09' 03" N.	79° 41' 45" W.
122	25° 03' 55" N.	79° 42' 29" W.
123	25° 02' 60" N.	79° 42' 56" W.
124	25° 00' 30" N.	79° 44' 05" W.
125	24° 59' 03" N.	79° 44' 48" W.
126	24° 55' 28" N.	79° 45' 57" W.
127	24° 44' 18" N.	79° 49' 24" W.
128	24° 43' 04" N.	79° 49' 38" W.
129	24° 42' 36" N.	79° 50' 50" W.
130	24° 41' 47" N.	79° 52' 57" W.
131	24° 38' 32" N.	79° 59' 58" W.
132	24° 36' 27" N.	80° 03' 51" W.
133	24° 33' 18" N.	80° 12' 43" W.
134	24° 33' 05" N.	80° 13' 21" W.
135	24° 32' 13" N.	80° 15' 16" W.
136	24° 31' 27" N.	80° 16' 55" W.
137	24° 30' 57" N.	80° 17' 47" W.
138	24° 30' 14" N.	80° 19' 21" W.
139	24° 30' 06" N.	80° 19' 44" W.
140	24° 29' 38" N.	80° 21' 05" W.
141	24° 28' 18" N.	80° 24' 35" W.
142	24° 28' 06" N.	80° 25' 10" W.
143	24° 27' 23" N.	80° 27' 20" W.
144	24° 26' 30" N.	80° 29' 30" W.
145	24° 25' 07" N.	80° 32' 22" W.
146	24° 23' 30" N.	80° 36' 09" W.
147	24° 22' 33" N.	80° 38' 56" W.
148	24° 22' 07" N.	80° 39' 51" W.
149	24° 19' 31" N.	80° 45' 21" W.
150	24° 19' 16" N.	80° 45' 47" W.
151	24° 18' 38" N.	80° 46' 49" W.
152	24° 18' 35" N.	80° 46' 54" W.
153	24° 09' 51" N.	80° 59' 47" W.
154	24° 09' 48" N.	80° 59' 51" W.
155	24° 08' 58" N.	81° 01' 07" W.
156	24° 08' 30" N.	81° 01' 51" W.
157	24° 08' 26" N.	81° 01' 57" W.
158	24° 07' 28" N.	81° 03' 06" W.
159	24° 02' 20" N.	81° 09' 05" W.
160	23° 59' 60" N.	81° 11' 16" W.
161	23° 55' 32" N.	81° 12' 55" W.
162	23° 53' 52" N.	81° 19' 43" W.
163	23° 50' 52" N.	81° 29' 59" W.
164	23° 50' 02" N.	81° 39' 59" W.
165	23° 49' 05" N.	81° 49' 59" W.
166	23° 49' 05" N.	82° 00' 11" W.
167	23° 49' 42" N.	82° 09' 59" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
168	23° 51' 14" N.	82° 24' 59" W.
169	23° 51' 14" N.	82° 39' 59" W.
170	23° 49' 42" N.	82° 48' 53" W.
171	23° 49' 32" N.	82° 51' 11" W.
172	23° 49' 24" N.	82° 59' 59" W.
173	23° 49' 52" N.	83° 14' 59" W.
174	23° 51' 22" N.	83° 25' 49" W.
175	23° 52' 27" N.	83° 33' 01" W.
176	23° 54' 04" N.	83° 41' 35" W.
177	23° 55' 47" N.	83° 48' 11" W.
178	23° 58' 38" N.	83° 59' 59" W.
179	24° 09' 37" N.	84° 29' 27" W.
180	24° 13' 20" N.	84° 38' 39" W.
181	24° 16' 41" N.	84° 46' 07" W.
182	24° 23' 30" N.	84° 59' 59" W.
183	24° 26' 37" N.	85° 06' 19" W.
184	24° 38' 57" N.	85° 31' 54" W.
185	24° 44' 17" N.	85° 43' 11" W.
186	24° 53' 57" N.	85° 59' 59" W.
187	25° 10' 44" N.	86° 30' 07" W.
188	25° 43' 15" N.	86° 21' 14" W.
189	26° 13' 13" N.	86° 06' 45" W.
190	26° 27' 22" N.	86° 13' 15" W.
191	26° 33' 46" N.	86° 37' 07" W.
192	26° 01' 24" N.	87° 29' 35" W.
193	25° 42' 25" N.	88° 33' 00" W.
194	25° 46' 54" N.	90° 29' 41" W.
195	25° 44' 39" N.	90° 47' 05" W.
196	25° 51' 43" N.	91° 52' 50" W.
197	26° 17' 44" N.	93° 03' 59" W.
198	25° 59' 55" N.	93° 33' 52" W.
199	26° 00' 32" N.	95° 39' 27" W.
200	26° 00' 33" N.	96° 48' 30" W.
201	25° 58' 32" N.	96° 55' 28" W.
202	25° 58' 15" N.	96° 58' 41" W.
203	25° 57' 58" N.	97° 01' 54" W.
204	25° 57' 41" N.	97° 05' 08" W.
205	25° 57' 24" N.	97° 08' 21" W.
206	25° 57' 24" N.	97° 08' 47" W.

3. the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i, and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.
2	23° 06' 05" N.	153° 28' 36" W.
3	23° 32' 11" N.	154° 02' 12" W.
4	23° 51' 47" N.	154° 36' 48" W.
5	24° 21' 49" N.	155° 51' 13" W.
6	24° 41' 47" N.	156° 27' 27" W.
7	24° 57' 33" N.	157° 22' 17" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
8	25° 13' 41" N.	157° 54' 13" W.
9	25° 25' 31" N.	158° 30' 36" W.
10	25° 31' 19" N.	159° 09' 47" W.
11	25° 30' 31" N.	159° 54' 21" W.
12	25° 21' 53" N.	160° 39' 53" W.
13	25° 00' 06" N.	161° 38' 33" W.
14	24° 40' 49" N.	162° 13' 13" W.
15	24° 15' 53" N.	162° 43' 08" W.
16	23° 40' 50" N.	163° 13' 00" W.
17	23° 03' 20" N.	163° 32' 58" W.
18	22° 20' 09" N.	163° 44' 41" W.
19	21° 36' 45" N.	163° 46' 03" W.
20	20° 55' 26" N.	163° 37' 44" W.
21	20° 13' 34" N.	163° 19' 13" W.
22	19° 39' 03" N.	162° 53' 48" W.
23	19° 09' 43" N.	162° 20' 35" W.
24	18° 39' 16" N.	161° 19' 14" W.
25	18° 30' 31" N.	160° 38' 30" W.
26	18° 29' 31" N.	159° 56' 17" W.
27	18° 10' 41" N.	159° 14' 08" W.
28	17° 31' 17" N.	158° 56' 55" W.
29	16° 54' 06" N.	158° 30' 29" W.
30	16° 25' 49" N.	157° 59' 25" W.
31	15° 59' 57" N.	157° 17' 35" W.
32	15° 40' 37" N.	156° 21' 06" W.
33	15° 37' 36" N.	155° 22' 16" W.
34	15° 43' 46" N.	154° 46' 37" W.
35	15° 55' 32" N.	154° 13' 05" W.
36	16° 46' 27" N.	152° 49' 11" W.
37	17° 33' 42" N.	152° 00' 32" W.
38	18° 30' 16" N.	151° 30' 24" W.
39	19° 02' 47" N.	151° 22' 17" W.
40	19° 34' 46" N.	151° 19' 47" W.
41	20° 07' 42" N.	151° 22' 58" W.
42	20° 38' 43" N.	151° 31' 36" W.
43	21° 29' 09" N.	151° 59' 50" W.
44	22° 06' 58" N.	152° 31' 25" W.
45	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.

(end of text)"

MEPC.193(61) SAYILI KARAR

1 Ekim 2010 tarihinde kabul edilmiştir

**GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER, 1973**

(MARPOL Ek III Revize)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesindeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesinin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesiyle ilgili olarak 1978 tarihli Protokolün VI maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek III'te yapılan değişiklik taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL 73/78'in Ek III'ünde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2013 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2014 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, işbu kararın ve Ekte yer alan değişiklik metinlerinin onaylı kopyalarını MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK III'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MEPC.156(55) sayılı karar ile kabul edilen MARPOL Ek III'ün mevcut metni, aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

**PAKETLENMİŞ OLARAK DENİZ YOLUYLA TAŞINAN ZARARLI
MADDELERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
DÜZENLEMELER**

Kural 1

Uygulama

- 1 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu ekte yer alan kurallar, paketlenmiş olarak zararlı madde taşıyan tüm gemiler için geçerlidir.
 - .1 Bu Ek kapsamında "zararlı maddeler", Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod'da (IMDG Kod) deniz kirleticileri olarak tanımlanan veya bu Ekin Zeyilindeki kriterleri karşılayan maddelerdir.
 - .2 Bu Ek kapsamında "paketlenmiş" ifadesi, IMDG Kod'da zararlı maddeler için belirtilen muhafaza şekilleri olarak tanımlanmaktadır.
- 2 Zararlı maddelerin bu Ekin hükümlerine aykırı olarak taşınması yasaktır.
- 3 Bu Ekin hükümlerini tamamlamak için, Sözleşmenin Taraf Devletlerinin her birinin Hükümeti, deniz çevresinin zararlı maddelerle kirletilmesinin önlenmesi veya en aza indirilmesi için ambalajlama, işaretleme, etiketleme, belgeleme, istifleme, miktar sınırlamaları ve istisnalar hakkında ayrıntılı gereklilikler yayımlayacak veya yayımlanmasını sağlayacaktır.
- 4 Bu Ek kapsamında, daha önce zararlı maddelerin taşınması için kullanılmış olan boş ambalajlar, deniz çevresi için zararlı hiçbir kalıntı içermemeleri için yeterli önlemler alınmadığı sürece, zararlı maddeler olarak muamele görecektir.
- 5 Bu Ekin gereklilikleri, geminin kumanya ve teçhizatı için geçerli değildir.

Kural 2

Paketleme

Paketler, özel içerikleri dikkate alınarak deniz çevresine yönelik tehlikeyi en aza indirmek için yeterli olacaktır.

Kural 3

İşaretleme ve etiketleme

1 Zararlı madde içeren paketler, IMDG Kod'un ilgili hükümlerine göre maddenin zararlı bir madde olduğunu gösterecek şekilde dayanıklı bir biçimde işaretlenecek veya etiketlenecektir.

2 Zararlı madde içeren paketlere işaret veya etiket yapıştırma yöntemi IMDG Kod'un ilgili hükümlerine uygun olacaktır.

Kural 4

Belgeleme

1 Zararlı maddelerin taşınmasına ilişkin taşıma bilgileri, IMDG Kod'un ilgili hükümlerine uygun olacak ve liman devleti otoritesi tarafından görevlendirilen kişi veya kuruluşa sunulacaktır.

2 Zararlı madde taşıyan her geminin, IMDG Kod'un ilgili hükümlerine uygun olarak, içindeki zararlı maddeleri ve bunların yerini belirten özel bir listesi, manifestosu veya istif planı olacaktır. Bu belgelerden birinin bir nüshası, kalkıştan önce liman devletinin ilgili makamı tarafından görevlendirilen kişi veya kuruluşa verilecektir.

Kural 5

İstifleme

Zararlı maddeler, geminin ve gemideki kişilerin emniyetini tehlikeye atmadan deniz çevresine yönelik tehlikeleri en aza indirecek şekilde istiflenecek ve emniyete alınacaktır.

Kural 6

Miktar sınırlamaları

Bazı zararlı maddelerin, geçerli bilimsel ve teknik nedenlerle taşınmalarının yasaklanması veya herhangi bir gemide taşınabilecek miktarlarının sınırlandırılması gerekebilir. Miktarın sınırlandırılmasında, geminin boyutu, yapısı ve donanımının yanı sıra maddelerin ambalajlarına ve niteliğine gerektiği şekilde dikkat edilecektir.

Kural 7

İstisnalar

- 1 Geminin emniyetini sağlamak veya denizden can kurtarmak amacıyla gerekli olmadıkça, ambalajlı olarak taşınan zararlı maddelerin yük azaltma amacıyla denize atılması yasaktır.
- 2 Bu Sözleşmenin hükümlerine tabi olarak, geminin ve gemideki kişilerin emniyetinin tehlikeye atılmaması şartıyla, gemiden denize sızıntıların yıkanmasını düzenlemek için zararlı maddelerin fiziksel, kimyasal ve biyolojik özelliklerine göre uygun önlemler alınacaktır.

Kural 8

Operasyonel gerekliliklere dair Liman Devleti denetimi

- 1 Bir gemi, Sözleşmeye Taraf başka bir Devletin limanında veya açık deniz terminalindeyken, bu Ek kapsamındaki operasyonel gerekliliklerle ilgili olarak, söz konusu Taraf Devlet tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş görevliler tarafından denetime tabidir.
- 2 Kaptan veya mürettebatın, zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesine ilişkin temel gemi prosedürlerine aşına olmadığını düşünmek için açık gerekçeler varsa, Taraf Devlet, ayrıntılı denetim yapılması da dahil olmak üzere girişimlerde bulunacaktır ve gerekirse, gemi, durum, bu Ekin gereklerine uygun olarak düzeltilene kadar seyre çıkamayacaktır.
- 3 Söz konusu Sözleşmenin 5. maddesinde öngörülen liman devleti denetimine ilişkin prosedürler bu kural için geçerlidir.
- 4 Bu kuraldaki hiçbir unsur, söz konusu Sözleşmede özellikle belirtilen operasyonel gereklilikler üzerinde kontrol ve denetim gerçekleştiren bir Taraf Devletin hak ve yükümlülüklerini sınırlandırılacak şekilde yorumlanamaz.

EK İP'ÜN ZEYİLİ***Paketlenmiş zararlı maddelerin tanımlanmasına ilişkin kriterler***

Bu Ek kapsamında aşağıdaki kriterlerden herhangi biri ile tanımlanan maddeler zararlı maddelerdir:

(a) Akut (kısa süreli) su tehlikesi**Kategori: Akut 1**

96 saatlik LC ₅₀ (balıklar için)	≤ 1 mg/l ve/veya
48 saatlik EC ₅₀ (kabuklular için)	≤ 1 mg/l ve/veya
72 veya 96 saatlik ErC ₅₀ (algler veya diğer su bitkileri için)	≤ 1 mg/l

(b) Uzun süreli su tehlikesi**(i) Yeterli kronik zehirlilik verilerinin mevcut olduğu, hızla bozunmayan maddeler****Kategori: Kronik 1**

Kronik NOEC veya EC _x (balıklar için)	≤ 0.1 mg/l ve/veya
Kronik NOEC veya EC _x (kabuklular için)	≤ 0.1 mg/l ve/veya
Kronik NOEC veya EC _x (alg veya diğer su bitkileri için)	≤ 0.1 mg/l

Kategori: Kronik 2

Kronik NOEC veya EC _x (balıklar için)	≤ 1 mg/l ve/veya
Kronik NOEC veya EC _x (kabuklular için)	≤ 1 mg/l ve/veya
Kronik NOEC veya EC _x (alg veya diğer su bitkileri için)	≤ 1 mg/l

(ii) Yeterli kronik zehirlilik verilerinin mevcut olduğu, hızla bozunabilir maddeler**Kategori: Kronik 1**

Kronik NOEC veya EC _x (balıklar için)	≤ 0.01 mg/l ve/veya
Kronik NOEC veya EC _x (kabuklular için)	≤ 0.01 mg/l ve/veya
Kronik NOEC veya EC _x (alg veya diğer su bitkileri için)	≤ 0.01 mg/l

Kategori: Kronik 2

Kronik NOEC veya EC _x (balıklar için)	≤ 0.1 mg/l ve/veya
Kronik NOEC veya EC _x (kabuklular için)	≤ 0.1 mg/l ve/veya
Kronik NOEC veya EC _x (alg veya diğer su bitkileri için)	≤ 0.1 mg/l

(iii) Yeterli kronik zehirlilik verilerinin mevcut olmadığı maddeler**Kategori: Kronik 1**96 saatlik LC₅₀ (balıklar için) ≤ 1 mg/l ve/veya48 saatlik EC₅₀ (kabuklular için) ≤ 1 mg/l ve/veya72 veya 96 saatlik ErC₅₀ (algler veya diğer su bitkileri için) ≤ 1 mg/lve hızla bozunabilir olmayan ve/veya deneysel olarak belirlenen BCF ≥ 500 (veya yoksa, log K_{ow} ≥ 4) olan maddeler.**Kategori: Kronik 2**96 saat LC₅₀ (balıklar için) >1 mg/l ama ≤ 10 mg/l ve/veya48 saat EC₅₀ (kabuklular için) >1 mg/l ama ≤ 10 mg/l ve/veya72 veya 96 saatlik ErC₅₀ (algler veya diğer su bitkileri için) >1 mg/l ama ≤ 10 mg/lve hızla bozunabilir olmayan ve/veya deneysel olarak belirlenen BCF ≥ 500 (veya yoksa, log K_{ow} ≥ 4) olan maddeler.

Maddeler ve karışımlar için sınıflandırma sürecine ilişkin ek rehber, IMDG Kod'da yer almaktadır.

RESOLUTION MEPC.193(61)

Adopted on 1 October 2010

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

(Revised MARPOL Annex III)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Annex III of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex III of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2013 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2014 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX III

The existing text of MARPOL Annex III, as adopted by resolution MEPC.156(55), is replaced by the following:

**REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL
SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORM**

Regulation 1

Application

1 Unless expressly provided otherwise, the regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged form.

.1 For the purpose of this Annex, "harmful substances" are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) or which meet the criteria in the Appendix of this Annex.

.2 For the purposes of this Annex, "packaged form" is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.

2 The carriage of harmful substances is prohibited, except in accordance with the provisions of this Annex.

3 To supplement the provisions of this Annex, the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packing, marking, labelling, documentation, stowage, quantity limitations and exceptions for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.

4 For the purposes of this Annex, empty packagings which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is harmful to the marine environment.

5 The requirements of this Annex do not apply to ship's stores and equipment.

Regulation 2

Packing

Packages shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment, having regard to their specific contents.

Regulation 3

Marking and labelling

1 Packages containing a harmful substance shall be durably marked or labelled to indicate that the substance is a harmful substance in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code.

2 The method of affixing marks or labels on packages containing a harmful substance shall be in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code.

Regulation 4

Documentation

1 Transport information relating to the carriage of harmful substances shall be in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code and shall be made available to the person or organization designated by the port State authority.

2 Each ship carrying harmful substances shall have a special list, manifest or stowage plan setting forth, in accordance with the relevant provisions of the IMDG Code, the harmful substances on board and the location thereof. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.

Regulation 5

Stowage

Harmful substances shall be properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of the ship and persons on board.

Regulation 6

Quantity limitations

Certain harmful substances may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity, due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship, as well as the packaging and the inherent nature of the substances.

Regulation 7

Exceptions

1 Jettisoning of harmful substances carried in packaged form shall be prohibited, except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

2 Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard, provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8

Port State control on operational requirements

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex.

2 Where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by harmful substances, the Party shall take such steps, including carrying out detailed inspection and, if required, will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

APPENDIX TO ANNEX III

Criteria for the identification of harmful substances in packaged form

For the purposes of this Annex, substances identified by any one of the following criteria are harmful substances:

(a) **Acute (short-term) aquatic hazard**

Category: Acute 1	
96 hr LC ₅₀ (for fish)	≤ 1 mg/l and/or
48 hr EC ₅₀ (for crustacea)	≤ 1 mg/l and/or
72 or 96 hr ErC ₅₀ (for algae or other aquatic plants)	≤ 1 mg/l

(b) **Long-term aquatic hazard**

(i) **Non-rapidly degradable substances for which there are adequate chronic toxicity data available**

Category Chronic 1:	
Chronic NOEC or EC _x (for fish)	≤ 0.1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC _x (for crustacea)	≤ 0.1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC _x (for algae or other aquatic plants)	≤ 0.1 mg/l
Category Chronic 2:	
Chronic NOEC or EC _x (for fish)	≤ 1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC _x (for crustacea)	≤ 1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC _x (for algae or other aquatic plants)	≤ 1 mg/l

(ii) **Rapidly degradable substances for which there are adequate chronic toxicity data available**

Category Chronic 1:	
Chronic NOEC or EC _x (for fish)	≤ 0.01 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC _x (for crustacea)	≤ 0.01 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC _x (for algae or other aquatic plants)	≤ 0.01 mg/l
Category Chronic 2:	
Chronic NOEC or EC _x (for fish)	≤ 0.1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC _x (for crustacea)	≤ 0.1 mg/l and/or
Chronic NOEC or EC _x (for algae or other aquatic plants)	≤ 0.1 mg/l

(iii) Substances for which adequate chronic toxicity data are not available**Category Chronic 1:**96 hr LC₅₀ (for fish) ≤ 1 mg/l and/or48 hr EC₅₀ (for crustacea) ≤ 1 mg/l and/or72 or 96 hr ErC₅₀ (for algae or other aquatic plants) ≤ 1 mg/land the substance is not rapidly degradable and/or the experimentally determined BCF is ≥ 500 (or, if absent the log K_{ow} ≥ 4).**Category Chronic 2:**96 hr LC₅₀ (for fish) >1 mg/l but ≤ 10 mg/l and/or48 hr EC₅₀ (for crustacea) >1 mg/l but ≤ 10 mg/l and/or72 or 96 hr ErC₅₀ (for algae or other aquatic plants) >1 mg/l but ≤ 10 mg/land the substance is not rapidly degradable and/or the experimentally determined BCF is ≥ 500 (or, if absent, the log K_{ow} ≥ 4).

Additional guidance on the classification process for substances and mixtures is included in the IMDG Code.

MEPC.194(61) SAYILI KARAR
1 Ekim 2010 tarihinde kabul edilmiştir
1978 PROTOKOLÜYLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN
EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MEPC.194(61) SAYILI KARAR

1 Ekim 2010 tarihinde kabul edilmiştir

1978 PROTOKOLÜYLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(IAPP Sertifikasının ek revize formu)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1997 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesindeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesinin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini, 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesine ilişkin 1978 Protokolünün (bundan böyle "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesini tadil eden 1997 Protokolünün (bundan böyle "1997 Protokolü" olarak anılacaktır) 4. maddesini KAYDEDEREK,

1997 Protokolü ile 1973 Sözleşmesine Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar başlıklı Ek VI'nın (bundan böyle "Ek VI" olarak anılacaktır) eklendiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Revize edilmiş Ek VI'nın MEPC.176(58) sayılı kararla kabul edildiğini ve 1 Temmuz 2010'da yürürlüğe girdiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Revize edilmiş Ek VI'da yapılan değişiklik taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

- 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
- 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Ağustos 2011 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
- Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Şubat 2012 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

MEPC.194(61) SAYILI KARAR
1 Ekim 2010 tarihinde kabul edilmiştir
1978 PROTOKOLÜYLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN
EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

-2-

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın ve Ekte yer alan değişiklik metinlerinin onaylı suretlerini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmenin tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmeye Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

**REVİZE EDİLMİŞ MARPOL EK VI ZEYİL İ'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER
(ULUSLARARASI HAVA KİRLİLİĞİ ÖNLEME SERTİFİKASINA EK REVİZE
FORMU)**

Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası Ek formu paragraf 2.3, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

"2.3 Kükürt oksitler (SO_x) ve partikül madde (kural 14)

2.3.1 Gemi, kural 14.3'te belirtilen bir Emisyon Kontrol Alanı dışındayken, şunları kullanır:

.1 aşağıdaki sınır değerini aşmayan, yakıt teslim tutanakları ile belgelendiği üzere kükürt içeriğine sahip yakıt:

- %4,50 m/m (1 Ocak 2012 ve sonrasında geçerli değildir); veya
- %3,50 m/m (1 Ocak 2020 ve sonrasında geçerli değildir); veya
- %0.50 m/m ve/veya

.2 2.6'da listelendiği gibi, kural 4.1'e uygun, SO_x emisyon azaltımı açısından en az kükürt içeriği sınır değeri aşağıdaki gibi olan bir yakıt kullanımı kadar etkili olan eşdeğer bir düzenleme:

- %4,50 m/m (1 Ocak 2012 ve sonrasında geçerli değildir); veya
- %3,50 m/m (1 Ocak 2020 ve sonrasında geçerli değildir); veya
- %0.50 m/m

2.3.2 Gemi, kural 14.3'te belirtilen bir Emisyon Kontrol Alanı içerisindeyken, şunları kullanır:

.1 aşağıdaki sınır değerini aşmayan, yakıt teslim tutanakları ile belgelendiği üzere kükürt içeriğine sahip yakıt:

- %1,00 m/m (1 Ocak 2015 ve sonrasında geçerli değildir); veya
- %0.10 m/m ve/veya

.2 2.6'da listelendiği gibi, kural 4.1'e uygun, SO_x emisyon azaltımı açısından en az kükürt içeriği sınır değeri aşağıdaki gibi olan bir yakıt kullanımı kadar etkili olan eşdeğer bir düzenleme:

- %1,00 m/m (1 Ocak 2015 ve sonrasında geçerli değildir); veya
- %0.10 m/m

RESOLUTION MEPC.194(61)

Adopted on 1 October 2010

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Revised form of Supplement to the IAPP Certificate)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (herein after referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI,

1. **ADOPTS**, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at annex to the present resolution;
2. **DETERMINES**, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 August 2011, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. **INVITES** the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 February 2012 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO APPENDIX I OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI

(REVISED FORM OF SUPPLEMENT TO THE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE)

Paragraph 2.3 of the form of Supplement to the International Air Pollution Prevention Certificate is amended as follows:

"2.3 Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates outside of an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:
- 4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or
 - 3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or
 - 0.50% m/m, and/or
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:
- 4.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2012); or
 - 3.50% m/m (not applicable on or after 1 January 2020); or
 - 0.50% m/m

2.3.2 When the ship operates inside an Emission Control Area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of:
- 1.00% m/m (not applicable on or after 1 January 2015); or
 - 0.10% m/m, and/or
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of:
- 1.00% m/m (not applicable on or after 1 January 2015); or
 - 0.10% m/m

"

MEPC.200(62) SAYILI KARAR

15 Temmuz 2011 tarihinde kabul edilmiştir

**GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER, 1973**

**(Özel Alan Hükümleri ve Baltık Denizi'nin MARPOL Ek IV Kapsamında Özel Alan
Olarak Belirlenmesi)**

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesindeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesinin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesiyle ilgili olarak 1978 tarihli Protokolün VI maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ek IV'te yapılan değişiklik taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL 73/78'in Ek IV'ünde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmedigi sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2012 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2013 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, işbu kararın ve Ekte yer alan değişik metinlerinin onaylı kopyalarını MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

-2-

EK

MARPOL EK IV'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 *Yeni paragraflar 5bis, 7bis ve 7ter kural 1'e eklenmiştir:*

"5bis Özel alan, oşinografik ve ekolojik durumu ve trafiğinin özel karakterine ilişkin olarak kabul edilen teknik nedenlerle, pis su yoluyla deniz kirliliğinin önlenmesi için özel zorunlu yöntemlerin benimsenmesinin gerekli olduğu bir deniz alanı anlamına gelir.

Özel alanlar:

- .1 Ek I kural 1.11.2'de tanımlandığı üzere Baltık Denizi; ve
- .2 gemilerden kaynaklanan pis su kirliliğinin önlenmesi hususunda özel alanların belirlenmesine ilişkin kriterler ve prosedürlere uygun olarak Örgüt tarafından belirlenen diğer herhangi bir deniz alanı.

7bis *Yolcu, aşağıdakiler hariç herkes anlamına gelir:*

- .1 kaptan ve mürettebat veya geminin işi gereği istihdam edilen veya herhangi bir sıfatla görevlendirilen diğer kişiler; ve
- .2 bir yaşın altındaki bir çocuk.

7ter *Yolcu gemisi, 12'den fazla yolcu taşıyan gemi anlamına gelir.*

Kural 11.3'ün uygulanması için, *yeni yolcu gemisi:*

- .1 1 Ocak 2016 tarihinde veya sonrasında inşa sözleşmesi yapılan veya inşa sözleşmesinin olmaması durumunda omurgaya konan veya benzer bir inşa aşamasında olan; veya
- .2 1 Ocak 2016'dan iki yıl veya daha sonrasında teslim edilecek gemiler anlamını taşımaktadır.

Mevcut yolcu gemisi, yeni bir yolcu gemisi olmayan bir yolcu gemisidir."

2 *Kural 9'a aşağıdaki 2 numaralı yeni paragraf eklenmiştir:*

"2 Paragraf 1'den istisna olarak, Kural 2'ye göre bu Ek'in hükümlerine uyması gereken ve özel bir alandayken Kural 11.3'e tabi her yolcu gemisi aşağıdaki pis su sistemlerinden biri ile teçhiz edilir:

-3-

- 1 Örgüt tarafından geliştirilen standartlar ve test yöntemleri dikkate alınarak İdare tarafından onaylanan tipte bir pis su arıtma tesisi, veya
 - 2 geminin işleyişi, gemideki insan sayısı ve diğer ilgili faktörler göz önünde bulundurularak, tüm pis suların tutulması için İdarenin şartlarını karşılayan kapasitede bir toplama tankı. Toplama tankı İdarenin şartlarına uygun şekilde inşa edilecek ve içeriğinin miktarını görsel olarak gösterecek bir araca sahip olacaktır."
- 3 *Kural 11, aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:*

Kural 11*Pis su boşaltılması*

"A Yolcu gemileri dışındaki gemilerin pis sularının tüm alanlarda boşaltılması ve yolcu gemilerinin pis sularının özel alanlar dışında boşaltılması

1 Bu Ek'in 3. kuralının hükümlerine tabi olarak, aşağıdaki durumlar dışında pis suyun denize boşaltılması yasaktır:

- 1 her durumda pis suların toplama tanklarında depolanıyor olması ve canlı hayvanların bulunduğu mahallerden kaynaklanan pis suların bir anda değil, gemi seyir halindeyken ve en az 4 knot hızla ilerlerken Örgüt tarafından geliştirilen standartlara göre İdare tarafından onaylanacak olan ortalama bir debiyle boşaltılması şartıyla, geminin, en yakın karaya 3 deniz milinden daha uzak bir mesafede, bu Ekteki kural 9.1.2'ye göre İdare tarafından onaylanmış bir sistem kullanılarak parçalanmış ve dezenfekte edilmiş pis sularını veya en yakın karaya 12 deniz milinden daha uzak bir mesafede parçalanmamış veya dezenfekte edilmemiş pis sularını boşaltması veya"
- 2 bu Ekin 9.1.1 kuralında atıfta bulunulan operasyonel gereklilikleri karşıladığı için İdare tarafından onaylanmış onaylı bir pis su arıtma tesisinin gemide çalışır durumda olması, ve pis su, görünür, yüzen katı cisimler bulundurmaz veya çevresindeki suyun renginin bozulmasına neden olmaz.

2 Paragraf 1'in hükümleri, Taraf bir Devletin yetki alanındaki sularla faaliyet gösteren ve diğer Taraf Devletlerden gelen gemileri bu sulardayken ziyaret eden ve bu Taraf Devlet tarafından belirlenebilecek olan daha az sıkı gerekliliklere uygun olarak pis su boşaltan gemilere uygulanmaz.

B Yolcu gemilerinin pis sularının özel alanlar içerisinde boşaltılması

3 Bu Ekin 3. kuralının hükümlerine tabi olarak, bir yolcu gemisinden özel bir alan içerisine pis su boşaltılması aşağıdaki durumlarda yasaklanacaktır:

- a) kural 12bis\ 2. paragraf hükümlerine tabi olarak, yeni yolcu gemileri için 1 Ocak 2016'da veya sonrasında; ve

-4-

- b) kural 12bis\ 2. paragraf hükümlerine tabi olarak, mevcut yolcu gemileri için 1 Ocak 2018'de veya sonrasında,

aşağıdaki koşulların karşılandığı durumlar haricinde:

bu Ekin 9.2.1 kuralında atıfta bulunulan operasyonel gereklilikleri karşıladığı için İdare tarafından onaylanmış onaylı bir pis su arıtma tesisinin gemide çalışır durumda olması; ve atık su, görünür, yüzen katı cisimler bulundurmaz veya çevresindeki suyun renginin bozulmasına neden olmaz.

C Genel gereklilikler

4 Pis su, bu Sözleşmenin diğer Ekleri kapsamındaki atık veya atık su ile karıştırıldığında, bu Ekin gereklerine ek olarak diğer Eklerin gereklerine de uyulacaktır."

4 *Yeni kural 12bis, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:*

"12bis Özel Alanlarda yolcu gemileri için atık alım tesisleri

1 Kıyı şeridi özel bir alana sınırlanan Taraf Devletlerden her biri aşağıdakileri sağlamayı taahhüt eder:

- .1 yolcu gemilerinin kullandığı özel bir alanda bulunan liman ve terminalerde pis suyun alınmasına yönelik tesisler sağlamak;
- .2 tesislerin bu yolcu gemilerinin ihtiyaçlarını karşılamaya yeterli olması; ve
- .3 tesislerin, yolcu gemilerinin gecikmelerine yol açmayacak şekilde işletilmesi.

2 İlgili Taraf Devletlerden her birinin Hükümeti, bu kuralın 1. paragrafı uyarınca alınan önlemleri Örgüt'e bildirir. Bu yönetmeliğin 1. paragrafı uyarınca yeterli bildirim alınması üzerine, Örgüt, söz konusu alanla ilgili olarak, Kural 11.3'ün gerekliliklerinin yürürlüğe gireceği bir tarih belirler. Örgüt, belirlenen tarihi, bu tarihten en az 12 ay önce tüm Taraf Devletlere bildirir. Belirlenen tarihe kadar, gemiler özel bölgede seyir halindeyken bu Ekin 11.1. kuralının gereklerine uyacaktır."

-5-

ULUSLARARASI PİS SULAR İLE

DENİZ KİRLENMESİNİ ÖNLEME SERTİFİKASINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 *Aşağıdaki metin, "gemi özellikleri" başlığı altına eklenmiştir:*

Kural 11.3'ün uygulanması için gemi türleri:

Yeni/Mevcut yolcu gemisi

Yolcu gemisi dışındaki diğer gemiler

2 *Paragraf *1.1. aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*

*1.1. Pis su arıtma tesisi tanımı:

Pis su arıtma tesisi türü

Üreticinin adı

Pis su arıtma tesisi, MEPC.2(VI) sayılı kararda belirtilen atık su standartlarını karşıladığı için İdare tarafından onaylanmıştır.

Pis su arıtma tesisi, MEPC.159(55) sayılı kararda belirtilen atık su standartlarını karşıladığı için İdare tarafından onaylanmıştır.

Pis su arıtma tesisi, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlerde belirtilen atık su standartlarını karşıladığı için İdare tarafından onaylanmıştır.

RESOLUTION MEPC.200(62)

Adopted on 15 July 2011

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

**(Special Area Provisions and the Designation of the Baltic Sea as a Special Area under
MARPOL Annex IV)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Annex IV of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex IV of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

1 *New paragraphs 5bis, 7bis, and 7ter are added to regulation 1:*

"5bis *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by sewage is required.

The special areas are:

- .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I; and
- .2 any other sea area designated by the Organization in accordance with criteria and procedures for designation of special areas with respect to prevention of pollution by sewage from ships.

7bis *A passenger* means every person other than:

- .1 the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and
- .2 a child under one year of age.

7ter *A passenger ship* means a ship which carries more than 12 passengers.

For the application of regulation 11.3, a *new passenger ship* is a passenger ship:

- .1 for which the building contract is placed or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is in a similar stage of construction, on or after 1 January 2016; or
- .2 the delivery of which is two years or more after 1 January 2016.

An existing passenger ship is a passenger ship which is not a new passenger ship."

2 *New paragraph 2 is added to regulation 9:*

"2 By derogation from paragraph 1, every passenger ship which, in accordance with regulation 2, is required to comply with the provisions of this Annex, and for which regulation 11.3 applies while in a special area, shall be equipped with one of the following sewage systems:

- 3 -

- .1 a sewage treatment plant which shall be of a type approved by the Administration, taking into account the standards and test methods developed by the Organization, or
- .2 a holding tank of the capacity to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage, having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall be constructed to the satisfaction of the Administration and shall have a means to indicate visually the amount of its contents."

3 *Regulation 11 is replaced by the following:*

Regulation 11
Discharge of sewage

"A *Discharge of sewage from ships other than passenger ships in all areas and discharge of sewage from passenger ships outside special areas*

1 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

- .1 the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with regulation 9.1.2 of this Annex at a distance of more than 3 nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that, in any case, the sewage that has been stored in holding tanks, or sewage originating from spaces containing living animals, shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is *en route* and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or
- .2 the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.1.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

2 The provisions of paragraph 1 shall not apply to ships operating in the waters under the jurisdiction of a State and visiting ships from other States while they are in these waters and are discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

B *Discharge of sewage from passenger ships within a special area*

3 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage from a passenger ship within a special area shall be prohibited:

- a) for new passenger ships on, or after 1st January 2016, subject to paragraph 2 of regulation 12bis; and

- 4 -

- b) for existing passenger ships on, or after 1 January 2018, subject to paragraph 2 of regulation 12bis,

except when the following conditions are satisfied:

the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.2.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water.

C General requirements

4 When the sewage is mixed with wastes or waste water covered by other Annexes of the present Convention, the requirements of those Annexes shall be complied with in addition to the requirements of this Annex."

- 4 *New regulation 12bis is added as follows:*

"12bis Reception facilities for passenger ships in Special Areas

1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that:

- .1 facilities for the reception of sewage are provided in ports and terminals which are in a special area and which are used by passenger ships;
- .2 the facilities are adequate to meet the needs of those passenger ships; and
- .3 the facilities are operated so as not to cause undue delay to those passenger ships.

2 The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to paragraph 1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications in accordance with paragraph 1 of this regulation, the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 11.3 in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than 12 months in advance of that date. Until the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulation 11.1 of this Annex."

**AMENDMENTS TO THE
FORM OF INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

- 1 *The following text is added under the heading "Particulars of ship":*

Type of ship for the application of regulation 11.3:^{*}

New/Existing passenger ship

Ship other than a passenger ship

- 2 *Paragraph 1.1. is amended to read as follows:*

1.1. Description of the sewage treatment plant:

Type of sewage treatment plant

Name of manufacturer

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.159(55).

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the guidelines developed by the Organization.

* Delete as appropriate.

MEPC.201(62) SAYILI KARAR

15 Temmuz 2011 tarihinde kabul edilmiştir

**1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

(MARPOL Revize Ek V)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) ile değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokol'ün VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

MARPOL 73/78 Ek V'te yapılacak değişiklik tasarımlarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL 73/78'in Ek V'inde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletler'in üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 2012'ye kadar bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2012 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2013 tarihinde yürürlüğe gireceğini dikkate almaya DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletleri'ne iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, bu kararın ve Eki'nin suretlerini, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyeleri'ne iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL REVİZE EK V

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN ÇÖP KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Kural 1

Tanımlar

Bu Ek kapsamında:

- 1 *Hayvan karkasları*, gemide yük olarak taşınan ve yolculuk sırasında ölen veya ötenazi uygulanan hayvanların bedenlerini ifade eder.
- 2 *Yük artıkları*, yükleme ve tahliye sırasında fazla gelen veya dökülen ıslak veya kuru durumdaki veya yıkama suyuna karışmış ürünler dahil ancak silindikten sonra güvertenin üzerinde kalan yük tozu ve geminin dış yüzeyleri üzerindeki toz hariç olmak üzere yükleme ve tahliye sonrasında güverte veya ambarlarda kalan ve bu Sözleşme'nin diğer Ekleri'nin kapsamında olmayan herhangi bir yükün kalıntıları anlamına gelir.
- 3 *Pişirme yağları* yiyeceklerin hazırlanması veya pişirilmesi için kullanılan veya kullanılması amaçlanan her türlü yenebilir yağ veya hayvansal yağ anlamına gelir, ancak bu yağlar kullanılarak hazırlanan yiyeceklerin kendisini içermez.
- 4 *Evsel atıklar*, gemideki yaşam mahallerinde oluşan ve diğer Ekler'in kapsamına girmeyen her türlü atık anlamına gelir. Evsel atıklar arasında gri su yer almaz.
- 5 *Seyir halinde*, geminin, seyir kapsamında mümkün olduğu ölçüde, herhangi bir boşaltmanın deniz üzerinde mümkün olduğu kadar geniş bir alana yayılmasına neden olacak en kısa doğrudan rotadan sapma da dahil olmak üzere, bir güzergâh veya güzergahlar üzerinde denizde seyir halinde olduğu anlamına gelir.
- 6 *Balıkçılık malzemeleri*, deniz veya tatlı su canlılarını yakalamak veya daha sonra yakalamak veya toplamak için kontrol etmek amacıyla su üzerine veya içine veya deniz tabanına yerleştirilebilecek her türlü fiziksel cihaz veya parçası veya bunların bir kombinasyonu anlamına gelir.
- 7 *Sabit veya yüzer platformlar*, deniz yatağındaki maden kaynaklarının araştırılması, işletilmesi veya ilgili açık deniz işleminde kullanılan ve denizde bulunan sabit veya yüzer yapılar anlamına gelir.
- 8 *Yemek atıkları* bozulmuş veya bozulmamış gıda maddeleri anlamına gelir ve gemide oluşan meyve, sebze, süt ürünleri, kümes hayvanları, et ürünleri ve yiyecek artıklarını içerir.
- 9 *Çöp*, bu Sözleşme'nin diğer Ekleri'nde tanımlanan veya listelenen maddeler hariç olmak üzere, geminin normal operasyonu sırasında oluşan ve istisnalar dışında sürekli veya periyodik olarak bertaraf edilmesi gereken her türlü yemek atıkları, evsel atıklar ve işletme atıkları, her türlü plastik, yük artıkları, çöp yakıcı külleri, pişirme yağı, balıkçılık malzemeleri ve hayvan karkasları anlamına gelir. Çöp, yolculuk sırasında gerçekleştirilen balıkçılık faaliyetleri sonucunda veya kabuklu deniz ürünleri de dahil olmak üzere su ürünlerinin su ürünleri yetiştiriciliği tesislerine yerleştirilmek üzere taşınmasını ve kabuklu deniz ürünleri de dahil olmak üzere hasat edilmiş su ürünlerinin bu tür tesislerden işlenmek üzere kıyıya taşınmasını içeren su ürünleri yetiştiriciliği faaliyetlerinin sonucunda üretilen taze balıkları.

veya bunların kısımlarını içermez.

- 10 *Çöp yakıcı külleri*, gemideki çöplerin yakılması için kullanılan yakıcılardan kaynaklanan kül ve cürüfları ifade eder.
- 11 *En yakın kara parçası*. "En yakın kara parçasından" ifadesi, uluslararası hukuka uygun olarak söz konusu ülkenin karasularını belirleyen esas hattı ifade eder, ancak bu Ek kapsamında Avustralya'nın kuzeydoğu kıyılarından açıkta "en yakın kara parçasından" ifadesi, aşağıdaki konumlarda Avustralya kıyılarındaki bir noktadan çizilen bir çizgiden anlamına gelir:

11°00' G enlemi, 142°08' D boylamı
10°35' G enlemi, 141°55' D boylamından bir noktaya,
oradan 10°00' G enlemi, 142°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 09°10' G enlem, 143°52' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 09°00' G enlemi, 144°30' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 10°41' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 13°00' G enlemi, 145°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 15°00' G enlemi, 146°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 17°30' G enlem, 147°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 21°00' G enlemi, 152°55' D boylamındaki bir noktaya,
oradan 24°30' G enlemi, 154°00' D boylamındaki bir noktaya,
oradan Avustralya kıyılarındaki 24°42' G enlemi,
153°15' D boylamında bir noktaya.

- 12 *Operasyonel atıklar* bir geminin normal bakımı veya işletilmesi sırasında gemide toplanan veya yük istiflemek ve taşımak için kullanılan diğer Ekler kapsamında olmayan tüm katı atıklar (çamurlar dahil) anlamına gelir. Operasyonel atıklar ayrıca yük ambarında ve harici yıkama suyunda bulunan temizlik maddeleri ve katkı maddelerini de içerir. İşletme atıkları, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak, bir geminin işletilmesi için gerekli olan gri su boşaltımı, sintine suyu boşaltımı veya diğer benzer boşaltımları içermez.
- 13 *Plastik*, temel bileşen olarak bir veya daha fazla yüksek moleküler kütleli polimer içeren ve polimerin üretimi veya ısı ve/veya basınç uygulanarak nihai bir ürüne dönüştürülmesi sırasında oluşturulan (şekillendirilen) katı bir malzeme anlamına gelir. Plastikler, sert ve kırılğan veya yumuşak ve elastik gibi değişen malzeme özelliklerine sahip olabilir. Bu ek kapsamında, "tüm plastikler", sentetik halatlar, sentetik balık ağıları, plastik çöp torbaları ve plastik ürünlerden kaynaklanan yakma külleri dahil olmak üzere herhangi bir biçimdeki plastikten oluşan veya plastik içeren tüm çöpler anlamına gelir.
- 14 *Özel alan*, oşinografik ve ekolojik durumu ve trafiğinin özel niteliği ile ilgili olarak kabul edilen teknik nedenlerle, çöp kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi için özel zorunlu yöntemlerin benimsenmesinin gerekli olduğu bir deniz alanı anlamına gelir.

Bu Ek kapsamında özel alanlar, aşağıdaki gibi tanımlanan Akdeniz alanı, Baltık Denizi alanı, Karadeniz alanı, Kızıldeniz alanı, Körfezler alanı, Kuzey Denizi alanı, Antarktika alanı ve Geniş Karayip bölgesidir.

- .1 Akdeniz alanı, 41° K enleminin oluşturduğu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki sınır hattı ve batıda 5°36' W boylamındaki Cebelitarık Boğazı ile sınırlanan, içindeki körfezler ve denizler dahil olmak üzere tüm Akdeniz anlamına gelir.

- .2 Baltık Denizi alanı, Bothnia Körfezi ve Finlandiya Körfezi ile Baltık Denizi'nin girişi dahil olmak üzere 57° 44.8' K enleminde yer alan Skagerrak'ta Skaw enlemi ile sınırlanan Baltık Denizi'nin tümü anlamına gelir.
- .3 Karadeniz alanı, 41° K enleminin oluşturduğu Akdeniz ile Karadeniz arasındaki sınırla birlikte Karadeniz'in tamamı anlamına gelir.
- .4 Kızıldeniz alanı, Ras si Ane (12° 28.5' K, 43° 19.6' D) ve Husn Murad (12° 40.4' K, 43° 30.2' D) arasındaki kerte hattıyla güneyde sınırlanan, Süveyş ve Akabe Körfezleri de dahil olmak üzere tüm Kızıldeniz anlamına gelir.
- .5 Körfezler alanı, Ras al Hadd (22° 30' K, 59° 48' D) ve Ras al FasteH (25° 04' K, 61° 25' D) arasındaki kerte hattının kuzeybatısında yer alan deniz alanı anlamına gelir.
- .6 Kuzey Denizi alanı, içindeki sularla birlikte sınırları aşağıdakilerle çevrili tüm Kuzey Denizi anlamına gelir:
 - .1 62° K enleminin güneyindeki ve 4° B boylamının doğusundaki Kuzey Denizi;
 - .2 güney sınırı Skaw'ın doğusu ve 57° 44.8' K enlemi olarak belirlenmiş Skagerrak; ve
 - .3 Manş Tüneli ve 5° B boylamının doğusuna ve 48° 30' K enleminin kuzeyine doğru olan çıkışları.
- .7 Antarktika alanı, 60° G enleminin güneyindeki deniz alanı anlamına gelir.
- .8 Geniş Karayıp Bölgesi, koylar ve denizler de dahil olmak üzere Meksika Körfezi ve tüm Karayip Denizi ve Florida'dan doğuya doğru 77°30' B boylamına kadar 30° K enleminin, 20° K enlemi ve 59° B boylamının kesişimine uzanan kerte hattının, 7°20' K enlemi ile 50° B boylamının kesişimine uzanan bir kerte hattının ve güneybatıdan Fransız Guyanası'nın doğu sınırına çizilen bir kerte hattının oluşturduğu sınırlar arasında kalan Atlantik Okyanusu bölümü anlamına gelir.

Kural 2

Uygulama

Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu Ek'in hükümleri tüm gemiler için geçerlidir.

Kural 3

Çöplerin denize boşaltılmasına ilişkin genel yasak

- 1 Bu Ek'in 4, 5, 6 ve 7. Kurallarında aksi belirtilmedikçe, tüm çöplerin denize boşaltılması yasaktır.
- 2 Bu Ekin 7. kuralında belirtilenler dışında, sentetik halatlar, sentetik balık ağıları, plastik çöp torbaları ve plastik ürünlerden kaynaklanan yakma külleri dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere tüm plastiklerin denize boşaltılması yasaktır.
- 3 Bu Ekin 7. kuralında belirtilenler dışında, pişirme yağlarının denize boşaltılması yasaktır.

Kural 4

Çöplerin özel alanlar dışında boşaltılması

1 Aşağıdaki çöplerin özel alanlar dışında denize boşaltılmasına ancak gemi seyir halindeyken ve en yakın kara parçasından mümkün olduğu kadar uzaktayken, ancak her durumda aşağıdaki asgari mesafelerin korunması kaydıyla izin verilecektir:

- .1 Parçalayıcı veya öğütücünden geçirilmiş yemek atıkları için en yakın kara parçasına 3 deniz mili. Bu parçalanmış veya öğütülmüş gıda atıkları, 25 mm'den büyük olmayan açıklıklara sahip bir filtreden geçebiliyor olacaktır.
- .2 Yukarıdaki .1 alt paragrafına göre işlem görmemiş yemek atıkları için en yakın kara parçasına 12 deniz mili.
- .3 Sadece boşaltma için genel olarak kullanılan yöntemlerle geri kazanılamayan yük artıkları için en yakın kara parçasına 12 deniz mili. Bu yük artıkları, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak, deniz ortamı için zararlı olarak sınıflandırılan hiçbir madde içermeyecektir.
- .4 Hayvan karkaslarının boşaltma işlemi, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak, en yakın kara parçasından mümkün olduğunca uzakta yapılacaktır.

2 Yük ambarı, güverte ve dış yüzeylerin yıkama suyunda bulunan temizlik maddeleri veya katkı maddeleri denize boşaltılabilir, ancak bu maddelerin Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak deniz ortamına zararlı olmaması gerekir.

3 Çöp, boşaltılması yasak olan veya farklı boşaltma şartlarına tabi başka maddelerle karıştırıldığında veya kontamine olduğunda daha katı olan şartlar uygulanacaktır.

Kural 5

Sabit veya yüzer platformlardan çöp boşaltılması için özel şartlar

1 Bu kuralın 2. paragrafının hükümlerine tabi olarak, sabit veya yüzer platformlardan ve bu platformların yanında veya 500 m yakınında bulunan diğer tüm gemilerden herhangi bir çöpün denize boşaltılması yasaktır.

2 Parçalayıcı veya öğütücünden geçirilmiş olmaları kaydıyla gıda atıkları, en yakın kara parçasına 12 deniz milinden daha uzakta bulunan sabit veya yüzer platformlardan ve bu platformların yanında veya 500 m yakınındayken diğer tüm gemilerden denize boşaltılabilir. Bu parçalanmış veya öğütülmüş gıda atıkları, 25 mm'den büyük olmayan açıklıklara sahip bir elekten geçebiliyor olacaktır.

Kural 6

Özel alanlarda çöplerin boşaltılması

1 Aşağıdaki çöplerin özel alanlarda denize boşaltılmasına ancak gemi seyir halindeyken ve aşağıda belirtilen şekilde izin verilir:

- .1 Yemek atıkları, en yakın kara parçasına veya en yakın buz sahanlığına 12 deniz milinden yakın olmamak kaydıyla, en yakın kara parçasına mümkün olduğunca en uzak yerde boşaltılır. Gıda atıkları parçalanmış veya öğütülmüş olacak ve 25 mm'den büyük olmayan açıklıklara sahip bir filtreden geçebiliyor olacaktır. Gıda atıkları diğer

çöp türleriyle kontamine olmayacaktır. Kümes hayvanları ve kümes hayvanı parçaları da dahil olmak üzere, getirilen kuş ürünlerinin, steril hale getirilmek üzere işlem görmedikçe Antarktika alanında boşaltılmasına izin verilmez.

.2 Aşağıdaki tüm koşulları karşılandığı durumlarda, yaygın olarak kullanılan boşaltma yöntemleri kullanılarak geri kazanılamayan yük artıklarının boşaltılması:

- .1 Ambar yıkama suyunda bulunan yük artıkları, temizlik maddeleri veya katkı maddelerinin, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak deniz ortamına zararlı olarak sınıflandırılan herhangi bir madde içermemesi;
- .2 Hem kalkış limanı hem de bir sonraki varış limanının özel alan içinde olması ve geminin bu limanlar arasında yol alırken özel alan dışından transit geçmemesi;
- .3 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak bu limanlarda yeterli atık kabul tesislerinin bulunmaması; ve
- .4 Bu paragrafın 2.1, 2.2 ve 2.3 numaralı alt paragraflarının koşullarının karşılandığı durumlarda, artık içeren yük ambarı yıkama suyunu boşaltma işlemi, en yakın kara parçasına veya en yakın buz sahanlığına 12 deniz milinden yakın olmamak kaydıyla, en yakın kara parçası veya buz sahanlığına mümkün olduğunca en uzak yerde gerçekleştirilecektir.

2 Güverte ve dış yüzeylerin yıkama suyunda bulunan temizlik maddeleri veya katkı maddeleri denize boşaltılabilir, ancak bu maddelerin Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak deniz ortamına zararlı olmaması gerekir.

3 Antarktika alanı ile ilgili olarak aşağıdaki kurallar (bu yönetmeliğin 1. paragrafındaki kurallara ek olarak) geçerlidir:

- .1 Antarktika alanına giden veya oradan gelen gemilerin hareket ettiği limanlara sahip her bir Taraf Devlet, tüm gemilerden gelen tüm çöplerin, gereksiz gecikmeye neden olmadan ve onları kullanan gemilerin ihtiyaçlarına göre alınması için yeterli tesislerin mümkün olan en kısa sürede sağlanmasını taahhüt eder.
- .2 Taraf Devletlerden her biri, kendi bayrağını taşıma hakkına sahip tüm gemilerin, Antarktika alanına girmeden önce, bölgede faaliyet gösterirken tüm çöpleri muhafaza etmek için gemide yeterli kapasiteye sahip olmasını ve alandan ayrıldıktan sonra bu çöpleri bir atık kabul tesisinde boşaltmak için anlaşma yapmış olmasını sağlayacaktır.

4 Çöp, boşaltılması yasak olan veya farklı boşaltma şartlarına tabi başka maddelerle karıştırıldığında veya kontamine olduğunda daha katı olan şartlar uygulanacaktır.

Kural 7

İstisnalar

- 1 Bu Ek'in 3,4, 5 ve 6 numaralı Kuralları aşağıdakiler için geçerli değildir:
 - .1 Bir geminin ve gemidekilerin emniyetini sağlamak veya denizden can kurtarmak için gerekli olan çöp boşaltma işlemleri; veya
 - .2 Kaza sonucu meydana gelebilecek kayıpları önlemek veya en aza indirmek için hasarın meydana gelmesinden önce ve sonra tüm makul önlemlerin alınmış olması koşuluyla, bir gemi veya ekipmanının hasar görmesi sonucu kazara gerçekleşen çöp kaybı; veya
 - .3 Bu tür bir kaybı önlemek için tüm makul önlemlerin alınmış olması koşuluyla, kazara gerçekleşen balıkçılık malzemesi kaybı; veya
 - .4 Deniz çevresinin korunması veya o geminin veya mürettebatının emniyeti için bir gemiden balıkçılık malzemelerinin atılması.
- 2 Seyir halinde istisnası:
 - .1 Kural 4 ve 6'daki seyir halinde olma şartı, gemide tutulmaları gemideki insanlar için bir sağlık riski oluşturduğu açık olan gıda atıklarının boşaltılması için geçerli değildir.

Kural 8

Atık Alım tesisleri

- 1 Taraf Devletler'den her biri, çöplerin alınması için, gemilerin gereksiz yere gecikmesine sebep olmadan ve bunları kullanan gemilerin ihtiyaçlarına göre limanlarda ve terminalerde yeterli tesislerin sağlanmasını taahhüt eder.
- 2 Özel alanlar içindeki atık alım tesisleri
 - .1 Kıyı şeridi özel bir alanla komşu olan Taraf Devletler'den her biri, bu alanda faaliyet gösteren gemilerin ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak, özel alan içindeki tüm liman ve terminalerde mümkün olan en kısa sürede yeterli atık alım tesislerinin sağlanmasını taahhüt eder.
 - .2 Taraf Devletler'den her biri, bu kuralın 3.1 paragrafı uyarınca alınan önlemleri Örgüt'e bildirecektir. Yeterli bildirimin alınması üzerine, Örgüt, söz konusu alanla ilgili olarak bu Ek'in 6. kuralının gerekliliklerinin yürürlüğe gireceği bir tarih belirleyecektir. Örgüt, belirlenen tarihi, bu tarihten en az 12 ay önce tüm Taraf Devletler'e bildirecektir. Belirlenen tarihe kadar, özel alanda seyir halinde olan gemiler, özel alanlar dışındaki boşaltma işlemlerine ilişkin olarak bu Ek'teki 4. kuralın gerekliliklerine uyacaktır.
- 3 Taraf Devletler'den her biri, bu kural kapsamında sağlanan tesislerin yetersiz olduğunun iddia edildiği tüm durumları ilgili Taraf Devletler'e iletmek üzere Örgüt'e bildirecektir.

Kural 9

Operasyonel gerekliliklere dair Liman Devleti denetimi

1 Bir gemi, başka bir Taraf Devlet'in limanında veya açık deniz terminalindeyken, kaptan veya mürettebatın çöplerden kaynaklanabilecek kirliliğin önlenmesi ile ilgili temel gemi prosedürlerine aşına olmadığını düşünmek için açık gerekçelerin olduğu durumlarda, bu Ek kapsamındaki operasyonel gerekliliklerle ilgili olarak bu Taraf Devletçe usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş görevliler tarafından denetime tabi tutulur.

2 Bu kuralın 1. paragrafında belirtilen durumlarda Taraf Devlet, durum, bu Ekin gerekliliklerine uygun olarak düzeltilene kadar geminin seyre çıkmamasını sağlayacak adımları atacaktır.

3 Bu Sözleşme'nin 5. maddesinde öngörülen liman devleti denetimine ilişkin prosedürler bu kural için geçerlidir.

4 Bu kuraldaki hiçbir unsur, bu Sözleşme'de özellikle belirtilen operasyonel gereklilikler üzerinde kontrol ve denetim gerçekleştiren bir Taraf Devlet'in hak ve yükümlülüklerini sınırlandıracak şekilde yorumlanamaz.

Kural 10

Levhalar, çöp yönetim planları ve çöp kayıtlarının tutulması

1 .1 Boyu 12 m veya daha fazla olan her gemi ve sabit veya yüzer platformlarda, mürettebata ve yolculara, uygun olduğu şekilde bu EK'in 3, 4, 5 ve 6 numaralı kurallarının boşaltma gerekliliklerini bildiren levhalar yer olacaktır.

.2 Levhalar, gemi mürettebatının çalışma dilinde yazılacak ve Sözleşme'nin diğer Taraf Devletleri'nin yetki alanındaki limanlara veya açık deniz terminallerine sefer yapan gemiler için İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde de mevcut olacaktır.

2 100 groston ve üzeri her gemide, 15 veya daha fazla kişi taşıdığı sertifikalandırılan her gemide ve sabit veya yüzer platformlarda, mürettebatın takip edeceği bir çöp yönetim planı olacaktır. Bu planda, gemideki ekipmanların kullanımı da dahil olmak üzere çöplerin en aza indirilmesi, toplanması, depolanması, işlenmesi ve bertarafı için yazılı prosedürler sunulacaktır. Ayrıca planın uygulanmasından sorumlu kişi veya kişiler de yer olacaktır. Bu plan, Örgüt tarafından hazırlanan ve mürettebatın çalışma dilinde yazılan rehberlere dayalı olacaktır.

3 400 groston ve üzerindeki her gemi, başka bir Sözleşme'ye Taraf Devlet'in yetki alanındaki limanlara veya açık deniz terminallerine sefer yapan ve 15 veya daha fazla kişiyi taşıyabildiği sertifikalandırılmış her gemi ve her sabit veya yüzer platforma bir Çöp Kayıt Defteri verilecektir. Çöp Kayıt Defteri, geminin resmi jurnalının bir parçası olarak veya başka bir şekilde bu EK'in lahikasında belirtilen biçimde olacaktır:

.1 Denize veya bir atık alım tesisine yapılan her çöp boşaltma veya tamamlanan her bir çöp yakma işlemi, derhal Çöp Kayıt Defteri'ne kaydedilecek ve boşaltma veya yakma tarihinde sorumlu yetkili tarafından imzalanacaktır. Çöp Kayıt Defteri'nin tamamlanan her sayfası gemi kaptanı tarafından imzalanacaktır. Çöp Kayıt Defterindeki kayıtlar asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Kayıtlar, geminin

bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devlet'in resmi dilinde de yapıldığında, bir anlaşmazlık veya uyuşmazlık durumunda o dilde girilen kayıtlar geçerli olacaktır;

- .2 Her bir boşaltma veya yakma işlemi için girilen kayıtta, tarih ve saat, geminin konumu, çöp kategorisi ve boşaltılan veya yakılan tahmini çöp miktarı yer alacaktır;
- .3 Çöp Kayıt Defteri, gemide veya sabit veya yüzer platformda ve tüm makul zamanlarda denetim için hazır bulundurulacak bir yerde tutulacaktır. Bu belge, içine girilen son kaydın tarihinden itibaren en az iki yıl süreyle saklanacaktır;
- .4 Bu Ek'te 7. kuralda belirtilen herhangi bir boşaltma veya kazara kayıp durumunda, Çöp Kayıt Defteri'ne bir kayıt girilecek veya geminin 400 grostondan daha küçük bir gemi olması durumunda, geminin resmi jurnaline boşaltma veya kaybın gerçekleştiği yeri, olayın koşulları ve nedenlerini, boşaltılan veya kaybolan unsurların ayrıntılarını ve bu boşaltma veya kazara kayıp önlemek veya en az indirmek için alınan makul önlemleri içeren bir kayıt girilecektir.

4 İdare, aşağıdakiler için Çöp Kayıt Defteri gerekliliklerinden feragat edebilir:

- .1 15 veya daha fazla kişi taşıdığı sertifikalandırılan, bir (1) saat veya daha kısa süreli seferlerde çalışan herhangi bir gemi; veya
- .2 Sabit veya yüzer platformlar.

5 Sözleşme'ye Taraf Devletler'den birinin Hükümeti'nin yetkili makamı, bu kuralın uygulandığı herhangi bir gemideki Çöp Kayıt Defterlerini veya geminin resmi jurnalini, gemi kendi limanlarında veya açık deniz terminallerindeyken inceleyebilir, bu defterlerdeki herhangi bir kaydın kopyasını alabilir ve gemi kaptanından kopyanın aslına uygun bir suret olduğunu tasdik etmesini isteyebilir. Geminin Çöp Kayıt Defteri'ndeki veya geminin resmi jurnalindeki bir kaydın aslına uygun bir kopyası olarak gemi kaptanı tarafından tasdik edilen ve bu şekilde alınan herhangi bir kopya, kayıtta belirtilen gerçeklerin kanıtı olarak herhangi bir adli işlemde delil olarak kabul edilecektir. Bir Çöp Kayıt Defteri'nin veya geminin resmi jurnalinin incelenmesi ve yetkili makam tarafından bu paragraf uyarınca onaylı bir kopyasının alınması işlemi, geminin gereksiz yere gecikmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılacaktır.

6 Kural 7.1.3 ve 7.1.4'te belirtildiği gibi, deniz çevresi veya seyir için önemli bir tehdit oluşturan balıkçılık malzemelerinin kazara kaybı veya boşaltılması, geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devlete veya kayıp ya da boşaltmanın bir kıyı devletinin yargı yetkisine tabi sularda gerçekleşmesi halinde ayrıca bu kıyı Devleti'ne bildirilecektir.

LAHİKA

ÇÖP KAYIT DEFTERİ FORMU

Geminin adı: _____

Tanınma işareti: _____

IMO No.: _____

Dönem: _____ Geldiği liman: _____ Gittiği liman: _____

2 Giriş

1978 tarihli Protokolle değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (MARPOL) Ek V'te yer alan kural 10'a göre, her bir boşaltma işlemi veya tamamlanan yakma işleminin bir kaydı tutulacaktır. Bu, denize, atık alım tesislerine veya diğer gemilere yapılan boşaltma işlemlerini ve ayrıca kazara gerçekleşen çöp kayıplarını içerir.

2 Çöp ve çöp yönetimi

Çöp, bu Sözleşme'nin diğer Ekleri'nde tanımlanan veya listelenen maddeler hariç olmak üzere, geminin normal operasyonu sırasında oluşan ve istisnalar dışında sürekli veya periyodik olarak bertaraf edilmesi gereken her türlü yemek atıkları, evsel atıklar ve işletme atıkları, her türlü plastik, yük artıkları, çöp yakıcı külleri, yemeklik yağ, balıkçılık malzemeleri ve hayvan karkasları anlamına gelir. Çöp, seyir sırasında gerçekleştirilen balıkçılık faaliyetleri sonucunda veya kabuklu deniz ürünleri de dahil olmak üzere su ürünlerinin su ürünleri yetiştiriciliği tesislerine yerleştirilmek üzere taşınmasını ve kabuklu deniz ürünleri de dahil olmak üzere hasat edilmiş su ürünlerinin bu tür tesislerden işlenmek üzere kıyıya taşınmasını içeren su ürünleri yetiştiriciliği faaliyetlerinin sonucunda üretilen taze balıklar veya bunların kısımlarını içermez.

İlgili bilgiler için MARPOL Ek V'in Uygulanmasına İlişkin rehberlere başvurulmalıdır.

3 Çöp açıklaması

Çöp Kayıt Defteri'ne (veya geminin resmi jurnaline) girilecek çöpler aşağıdaki gibi kategorilere ayrılacaktır:

- A Plastikler
- B Yemek atıkları
- C Evsel Atıklar
- D Pişirme yağı
- E Çöp yakıcı külleri

- F İşletme atıkları
- G Yük atıkları
- H Hayvan Karkasları
- I Balıkçılık Malzemeleri

4 Çöp Kayıt Defteri'ndeki Kayıtlar

4.1 Aşağıdaki durumlardan her birinde Çöp Kayıt Defteri'ne kayıt girilecektir:

4.1.1 Çöp, karadaki bir atık alım tesisine veya diğer gemilere boşaltıldığında;

- .1 Boşaltma tarihi ve saati
- .2 Liman veya tesis veya geminin adı
- .3 Boşaltılan çöp kategorileri
- .4 Her kategori için metreküp cinsinden tahmini boşaltma miktarı
- .5 İşlemden sorumlu yetkilinin imzası.

4.1.2 Çöp yakıldığında:

- .1 Yakma işleminin başlama ve bitiş tarihi ve saati
- .2 Yakma işleminin başlangıcında ve bitişinde geminin konumu (enlem ve boylam)
- .3 Yakılan çöp kategorileri
- .4 Metreküp cinsinden yakılan tahmini miktar
- .5 İşlemden sorumlu yetkilinin imzası.

4.1.3 MARPOL Ek V'in 4, 5 veya 6 numaralı kurallarına göre çöp denize boşaltıldığında:

- .1 Boşaltma tarihi ve saati
- .2 Geminin konumu (enlem ve boylam). Not: Yük artığı boşaltma işlemleri için boşaltmanın başlama ve durma konumlarını dahil edin
- .3 Boşaltılan çöp kategorisi
- .4 Her kategori için metreküp cinsinden tahmini boşaltma miktarı
- .5 İşlemden sorumlu yetkilinin imzası.

4.1.4 MARPOL Ek V'in 7. kuralına uygun olarak denize kazara çöp boşaltılması veya diğer istisnai boşaltmalar veya çöp kaybı:

- .1 Gerçekleşme tarihi ve saati
- .2 Olayın meydana geldiği anda geminin limanı veya konumu (enlem, boylam ve biliniyorsa su derinliği)
- .3 Boşaltılan veya kaybedilen çöp kategorileri
- .4 Her kategori için metreküp cinsinden tahmini miktar
- .5 Boşaltma veya kaybın nedeni ve genel açıklamalar.

4.2 Çöp miktarı

Gemideki çöp miktarı, mümkünse kategoriye göre ayrı ayrı metreküp cinsinden tahmin edilmelidir. Çöp Kayıt Defteri, tahmini çöp miktarına ilişkin birçok referans içerir. Çöp miktarlarına ilişkin tahminlerin doğruluğunun yorumu bırakıldığı kabul edilmektedir. Miktar tahminleri, işleme öncesi ve sonrasında farklılık gösterecektir. Bazı işleme prosedürleri, kullanılabilir bir miktar tahminine olarak tanımlanabilir, örneğin gıda atıklarının sürekli olarak işlenmesi. Bir kayıt girilirken ve yorumlanırken bu tür faktörler dikkate alınmalıdır.

ÇÖP BOŞALTMA KAYDI

Geminin adı: _____

Tanınma işareti: _____

IMO No.: _____

Çöp kategorileri:

- A. Plastikler
- B. Yemek atıkları
- C. Evsel atıklar (örneğin kâğıt ürünleri, paçavralar, cam, metal, şişeler, tabaklar vb.)
- D. Yemeklik yağ
- E. Çöp Yakıcı KÜlleri
- F. İşletme atıkları
- G. Yük artıkları
- H. Hayvan Karkasları
- I. Balıkçılık malzemeleri

AŞAĞIDAKİ GİBİ YENİ TABLO DÜZENİ:

Tarih/ Saat	Geminin Konumu/Açıklamalar (örn. kazara kayıp)	Kategori	Boşaltılan veya Yakılan Tahmini Miktar	Denize	Atık Alım Tesisine	Yakma	Onay/İmza

Kaptanın imzası: _____ Tarih: _____

RESOLUTION MEPC.201(62)

Adopted on 15 July 2011

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

(Revised MARPOL Annex V)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Annex V of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex V of MARPOL 73/78, the text of which is set out at annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

REVISED MARPOL ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- 1 *Animal carcasses* means the bodies of any animals that are carried on board as cargo and that die or are euthanized during the voyage.
- 2 *Cargo residues* means the remnants of any cargo which are not covered by other Annexes to the present Convention and which remain on the deck or in holds following loading or unloading, including loading and unloading excess or spillage, whether in wet or dry condition or entrained in wash water but does not include cargo dust remaining on the deck after sweeping or dust on the external surfaces of the ship.
- 3 *Cooking oil* means any type of edible oil or animal fat used or intended to be used for the preparation or cooking of food, but does not include the food itself that is prepared using these oils.
- 4 *Domestic wastes* means all types of wastes not covered by other Annexes that are generated in the accommodation spaces on board the ship. Domestic wastes does not include grey water.
- 5 *En route* means that the ship is underway at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.
- 6 *Fishing gear* means any physical device or part thereof or combination of items that may be placed on or in the water or on the sea-bed with the intended purpose of capturing, or controlling for subsequent capture or harvesting, marine or fresh water organisms.
- 7 *Fixed or floating platforms* means fixed or floating structures located at sea which are engaged in the exploration, exploitation or associated offshore processing of sea-bed mineral resources.
- 8 *Food wastes* means any spoiled or unspoiled food substances and includes fruits, vegetables, dairy products, poultry, meat products and food scraps generated aboard ship.
- 9 *Garbage* means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, incinerator ashes, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport

of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

- 10 *Incinerator ashes* means ash and clinkers resulting from shipboard incinerators used for the incineration of garbage.
- 11 *Nearest land*. The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Annex, "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in:

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 09°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 09°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia in
latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

- 12 *Operational wastes* means all solid wastes (including slurries) not covered by other Annexes that are collected on board during normal maintenance or operations of a ship, or used for cargo stowage and handling. Operational wastes also includes cleaning agents and additives contained in cargo hold and external wash water. Operational wastes does not include grey water, bilge water, or other similar discharges essential to the operation of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization.
- 13 *Plastic* means a solid material which contains as an essential ingredient one or more high molecular mass polymers and which is formed (shaped) during either manufacture of the polymer or the fabrication into a finished product by heat and/or pressure. Plastics have material properties ranging from hard and brittle to soft and elastic. For the purposes of this annex, "all plastics" means all garbage that consists of or includes plastic in any form, including synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products.
- 14 *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required.

For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the Gulfs area, the North Sea area, the Antarctic area and the Wider Caribbean Region, which are defined as follows:

- .1 The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian 5°36' W.

- .2 The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57° 44.8' N.
- .3 The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.
- .4 The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12° 28.5' N, 43° 19.6' E) and Husn Murad (12° 40.4' N, 43° 30.2' E).
- .5 The Gulfs area means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) and Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).
- .6 The North Sea area means the North Sea proper including seas therein with the boundary between:
- .1 the North Sea southwards of latitude 62° N and eastwards of longitude 4° W;
 - .2 the Skagerrak, the southern limit of which is determined east of the Skaw by latitude 57° 44.8' N; and
 - .3 the English Channel and its approaches eastwards of longitude 5° W and northwards of latitude 48° 30' N.
- .7 The Antarctic area means the sea area south of latitude 60° S.
- .8 The Wider Caribbean Region means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30° N parallel from Florida eastward to 77°30' W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20° N parallel and 59° W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7°20' N parallel and 50° W meridian, thence a rhumb line drawn southwesterly to the eastern boundary of French Guiana.

Regulation 2*Application*

Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3*General prohibition on discharge of garbage into the sea*

- 1 Discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise in regulations 4, 5, 6 and 7 of this Annex.
- 2 Except as provided in regulation 7 of this Annex, discharge into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets, plastic garbage bags and incinerator ashes from plastic products is prohibited.
- 3 Except as provided in regulation 7 of this Annex, the discharge into the sea of cooking oil is prohibited.

Regulation 4*Discharge of garbage outside special areas*

1 Discharge of the following garbage into the sea outside special areas shall only be permitted while the ship is en route and as far as practicable from the nearest land, but in any case not less than:

- .1 3 nautical miles from the nearest land for food wastes which have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.
- .2 12 nautical miles from the nearest land for food wastes that have not been treated in accordance with subparagraph .1 above.
- .3 12 nautical miles from the nearest land for cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading. These cargo residues shall not contain any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.
- .4 For animal carcasses, discharge shall occur as far from the nearest land as possible, taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 Cleaning agents or additives contained in cargo hold, deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but these substances must not be harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

3 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 5*Special requirements for discharge of garbage from fixed or floating platforms*

1 Subject to the provisions of paragraph 2 of this regulation, the discharge into the sea of any garbage is prohibited from fixed or floating platforms and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms.

2 Food wastes may be discharged into the sea from fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from the nearest land and from all other ships when alongside or within 500 m of such platforms, but only when the wastes have been passed through a comminuter or grinder. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 mm.

Regulation 6*Discharge of garbage within special areas*

1 Discharge of the following garbage into the sea within special areas shall only be permitted while the ship is en route and as follows:

- .1 Discharge into the sea of food wastes as far as practicable from the nearest land, but not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf. Food wastes shall be comminuted or ground and shall be capable

of passing through a screen with openings no greater than 25 mm. Food wastes shall not be contaminated by any other garbage type. Discharge of introduced avian products, including poultry and poultry parts, is not permitted in the Antarctic area unless it has been treated to be made sterile.

- 2 Discharge of cargo residues that cannot be recovered using commonly available methods for unloading, where all the following conditions are satisfied:
 - .1 Cargo residues, cleaning agents or additives, contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization;
 - .2 Both the port of departure and the next port of destination are within the special area and the ship will not transit outside the special area between those ports;
 - .3 No adequate reception facilities are available at those ports taking into account guidelines developed by the Organization; and
 - .4 Where the conditions of subparagraphs 2.1, 2.2 and 2.3 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf.

2 Cleaning agents or additives contained in deck and external surfaces wash water may be discharged into the sea, but only if these substances are not harmful to the marine environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

3 The following rules (in addition to the rules in paragraph 1 of this regulation) apply with respect to the Antarctic area:

- .1 Each Party at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.
- .2 Each Party shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage, while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area.

4 When garbage is mixed with or contaminated by other substances prohibited from discharge or having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 7*Exceptions*

- 1 Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex shall not apply to:
 - .1 The discharge of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
 - .2 The accidental loss of garbage resulting from damage to a ship or its equipment, provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, to prevent or minimize the accidental loss; or
 - .3 The accidental loss of fishing gear from a ship provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss; or
 - .4 The discharge of fishing gear from a ship for the protection of the marine environment or for the safety of that ship or its crew.
- 2 Exception of *en route*:
 - .1 The *en route* requirements of regulations 4 and 6 shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board.

Regulation 8*Reception facilities*

- 1 Each Party undertakes to ensure the provision of adequate facilities at ports and terminals for the reception of garbage without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.
- 2 Reception facilities within special areas
 - .1 Each Party, the coastline of which borders a special area, undertakes to ensure that as soon as possible, in all ports and terminals within the special area, adequate reception facilities are provided, taking into account the needs of ships operating in these areas.
 - .2 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to subparagraph 3.1 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of regulation 6 of this Annex in respect of the area in question are to take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date. Until the date so established, ships that are navigating in a special area shall comply with the requirements of regulation 4 of this Annex as regards discharges outside special areas.
- 3 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 9*Port State control on operational requirements*

1 A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by garbage.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

Regulation 10*Placards, garbage management plans and garbage record-keeping*

1 .1 Every ship of 12 m or more in length overall and fixed or floating platforms shall display placards which notify the crew and passengers of the discharge requirements of regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex, as applicable.

.2 The placards shall be written in the working language of the ship's crew and, for ships engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention, shall also be in English, French or Spanish.

2 Every ship of 100 gross tonnage and above, and every ship which is certified to carry 15 or more persons, and fixed or floating platforms shall carry a garbage management plan which the crew shall follow. This plan shall provide written procedures for minimizing, collecting, storing, processing and disposing of garbage, including the use of the equipment on board. It shall also designate the person or persons in charge of carrying out the plan. Such a plan shall be based on the guidelines developed by the Organization and written in the working language of the crew.

3 Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 or more persons engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party to the Convention and every fixed or floating platform shall be provided with a Garbage Record Book. The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in the appendix to this Annex:

.1 Each discharge into the sea or to a reception facility, or a completed incineration, shall be promptly recorded in the Garbage Record Book and signed for on the date of the discharge or incineration by the officer in charge. Each completed page of the Garbage Record Book shall be signed by the master of the ship. The entries in the Garbage Record Book shall be at least in English, French or Spanish. Where the entries are also made in an official language of the State whose flag the ship is entitled to

- fly, the entries in that language shall prevail in case of a dispute or discrepancy;
- .2 The entry for each discharge or incineration shall include date and time, position of the ship, category of the garbage and the estimated amount discharged or incinerated;
 - .3 The Garbage Record Book shall be kept on board the ship or the fixed or floating platform, and in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. This document shall be preserved for a period of at least two years from the date of the last entry made in it;
 - .4 In the event of any discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 400 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official log-book, of the location, circumstances of, and the reasons for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, and the reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss.
- 4 The Administration may waive the requirements for Garbage Record Books for:
- .1 Any ship engaged on voyages of one (1) hour or less in duration which is certified to carry 15 or more persons; or
 - .2 Fixed or floating platforms.
- 5 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Garbage Record Books or ship's official log-book on board any ship to which this regulation applies while the ship is in its ports or offshore terminals and may make a copy of any entry in those books, and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such an entry. Any copy so made, which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Garbage Record Book or ship's official log-book, shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Garbage Record Book or ship's official log-book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.
- 6 The accidental loss or discharge of fishing gear as provided for in regulations 7.1.3 and 7.1.4 which poses a significant threat to the marine environment or navigation shall be reported to the State whose flag the ship is entitled to fly, and, where the loss or discharge occurs within waters subject to the jurisdiction of a coastal State, also to that coastal State.

APPENDIX**FORM OF GARBAGE RECORD BOOK**

Name of ship: _____

Distinctive number or letters: _____

IMO No.: _____

Period: _____ From: _____ To: _____

1 Introduction

In accordance with regulation 10 of Annex V of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), a record is to be kept of each discharge operation or completed incineration. This includes discharges into the sea, to reception facilities, or to other ships, as well as the accidental loss of garbage.

2 Garbage and garbage management

Garbage means all kinds of food wastes, domestic wastes and operational wastes, all plastics, cargo residues, incinerator ashes, cooking oil, fishing gear, and animal carcasses generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention. Garbage does not include fresh fish and parts thereof generated as a result of fishing activities undertaken during the voyage, or as a result of aquaculture activities which involve the transport of fish including shellfish for placement in the aquaculture facility and the transport of harvested fish including shellfish from such facilities to shore for processing.

The Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V should also be referred to for relevant information.

3 Description of the garbage

Garbage is to be grouped into categories for the purposes of the Garbage Record Book (or ship's official log-book) as follows:

- A Plastics
- B Food wastes
- C Domestic Wastes
- D Cooking Oil
- E Incinerator ashes

F Operational wastes

G Cargo residues

H Animal Carcass(es)

I Fishing Gear

4 Entries in the Garbage Record Book

4.1 Entries in the Garbage Record Book shall be made on each of the following occasions:

4.1.1 When garbage is discharged to a reception facility ashore or to other ships:

- .1 Date and time of discharge
- .2 Port or facility, or name of ship
- .3 Categories of garbage discharged
- .4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
- .5 Signature of officer in charge of the operation.

4.1.2 When garbage is incinerated:

- .1 Date and time of start and stop of incineration
- .2 Position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration
- .3 Categories of garbage incinerated
- .4 Estimated amount incinerated in cubic metres
- .5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.3 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of MARPOL Annex V:

- .1 Date and time of discharge
- .2 Position of the ship (latitude and longitude). Note: for cargo residue discharges, include discharge start and stop positions
- .3 Category of garbage discharged
- .4 Estimated amount discharged for each category in cubic metres
- .5 Signature of the officer in charge of the operation.

4.1.4 Accidental or other exceptional discharges or loss of garbage into the sea, including in accordance with regulation 7 of MARPOL Annex V:

- .1 Date and time of occurrence
- .2 Port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known)
- .3 Categories of garbage discharged or lost
- .4 Estimated amount for each category in cubic metres
- .5 The reason for the discharge or loss and general remarks.

4.2 Amount of garbage

The amount of garbage on board should be estimated in cubic metres, if possible separately according to category. The Garbage Record Book contains many references to estimated amount of garbage. It is recognized that the accuracy of estimating amounts of garbage is left to interpretation. Volume estimates will differ before and after processing. Some processing procedures may not allow for a usable estimate of volume, e.g. the continuous processing of food waste. Such factors should be taken into consideration when making and interpreting entries made in a record.

RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

Ship's name: _____

Distinctive No., or letters: _____

IMO No.: _____

Garbage categories:

- A. Plastics
- B. Food wastes
- C. Domestic wastes (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.)
- D. Cooking oil
- E. Incinerator Ashes
- F. Operational wastes
- G. Cargo residues
- H. Animal Carcass(es)
- I. Fishing gear

NEW TABLE LAYOUT AS BELOW:

Date/ Time	Position of the Ship/Remarks (e.g. accidental loss)	Category	Estimated Amount Discharged or Incinerated	To Sea	To Reception Facility	Incineration	Certification/ Signature

Master's signature: _____ Date: _____

MEPC.202(62) SAYILI KARAR

15 Temmuz 2011 tarihinde kabul edilmiştir

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYİ TADİL
EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

(Birleşik Devletler Karayip Denizi Emisyon Kontrol Alanı'nın ve Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanı'nda ve Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi Emisyon Kontrol Alanı'nda 13 ve 14. Kurallar ve MARPOL Ek VI'nin VII. Lahikası uyarınca faaliyet gösteren belirli gemilerin muafiyetinin belirlenmesi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1997 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesi'ndeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 1978 Protokolü'nün (bundan böyle "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesini tadil eden 1997 Protokolü'nün (bundan böyle "1997 Protokolü" olarak anılacaktır) 4. maddesini KAYDEDEREK,

1997 Protokolü ile 1973 Sözleşmesi'ne Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar başlıklı Ek VI'nin (bundan böyle "Ek VI" olarak anılacaktır) eklendiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Revize edilmiş Ek VI'nin MEPC.176(58) sayılı kararla kabul edildiğini ve 1 Temmuz 2010'da yürürlüğe girdiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Revize edilmiş Ek VI'da yapılan değişiklik taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletler'in üçte birinden fazlası veya toplam tonajları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüt'e bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2012 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabul edilmesi üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2013 tarihinde yürürlüğe gireceğini not etmesi DAVET EDER;

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'nin tüm Taraf Devletleri'ne iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Eki'nin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmeye Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

**13 VE 14. KURALDA VE REVİZE EDİLMİŞ MARPOL EK VI'NİN
VII. LAHİKASINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

1 *Kural 13'ün 6. paragrafı aşağıdaki ile değiştirilmiştir:*

"6 Bu kuralın amaçları doğrultusunda, emisyon kontrol alanları;

- .1 bu Ek'in VII. Lahikası'nda verilen koordinatlarla tanımlanan alan anlamına gelen Kuzey Amerika alanıdır;
- .2 bu Ek'in VII. Lahikası'nda verilen koordinatlarla tanımlanan Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi alanıdır; ve
- .3 bu Ek'in III. lahikasında belirtilen kriterler ve prosedürlere uygun olarak Örgüt tarafından belirlenen herhangi bir liman sahası da dahil olmak üzere herhangi bir diğer deniz alanıdır."

2 *Kural 13'ün 7.3. paragrafı aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*

"7.3 1 Ocak 1990 tarihi ve sonrası ile 1 Ocak 2000'den önce inşa edilmiş bir gemiye monte edilmiş, 5.000 kW'tan daha fazla çıkış gücüne ve 90 litre veya daha fazla motor hacimli bir gemi dizel makinesi ile ilgili olarak, bu kuralın 7.1 paragrafının uygulandığı bir gemi dizel makinesi için Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası , bu kuralın 7.1.1 paragrafına göre onaylanmış bir yöntemin uygulandığını veya makinenin bu kuralın 7.1.2 paragrafına göre sertifikalandırıldığını veya onaylanmış bir yöntemin veya bu kuralın 7.2 paragrafında açıklandığı gibi henüz ticari olarak mevcut olmadığını belirtir."

3 *Kural 14'ün 3. paragrafı aşağıdaki ile değiştirilmiştir:*

"3 Bu kuralın amaçları doğrultusunda, emisyon kontrol alanları aşağıdakileri içerir:

- .1 Ek I'in 1.11.2. kuralında tanımlandığı üzere Baltık Denizi alanını ve Ek V'in 1.14.6 kuralında tanımlandığı gibi Kuzey Denizi alanını;
- .2 bu Ek'in VII. Lahikası'nda verilen koordinatlarla tanımlanan Kuzey Amerika alanını;
- .3 bu Ek'in VII. Lahikası'nda verilen koordinatlarla tanımlanan Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi alanını; ve
- .4 bu Ek'in III. lahikasında belirtilen kriterler ve prosedürlere uygun olarak Örgüt tarafından belirlenen herhangi bir liman sahası da dahil olmak üzere herhangi bir diğer deniz alanını."

4 Kural 14'ün 4. paragrafına aşağıdaki yeni alt paragraf 4 eklenmiştir:

"4 1 Ocak 2020'den önce, bu kuralın 4. paragrafında atıfta bulunulan yakıtın kükürt içeriği, Kuzey Amerika alanında veya paragraf 3'te tanımlanan Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi alanında faaliyet gösteren, orijinal olarak distile yakıtı veya doğal gaz ile denizde sürekli çalışma için tasarlanmamış tahrik kazanlarından güç alan 1 Ağustos 2011 tarihinde veya daha önce inşa edilmiş gemiler için geçerli olmayacaktır."

5 Kural 14'ün 7. paragrafı aşağıdaki ile değiştirilmiştir

"7 Bu kuralın 3. paragrafı uyarınca belirli bir emisyon kontrol alanını belirleyen bir değişikliğin yürürlüğe girmesinin hemen ardından ilk on iki ay boyunca, bu kuralın 4. paragrafı ile ilgili olduğu sürece, bu emisyon kontrol alanında faaliyet gösteren gemiler, bu kuralın 4 ve 6. paragraflarındaki gereksinimlerden ve bu kuralın paragraf 5'teki gereksinimlerinden muaftır."

6 Lahika VII, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Lahika VII

Emisyon Kontrol Alanları (kural 13.6 ve kural 14.3)

- 1 Baltık Denizi ve Kuzey Denizi alanları dışında, 13 6 ve 14 3 numaralı kurallar kapsamında belirlenen emisyon kontrol alanlarının sınırları bu lahikada belirtilmektedir.
- 2 Kuzey Amerika alanı şunları içerir:
 - 1 Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'nın Pasifik kıyılarında yer alan ve aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz alanı:

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
1	32° 32' 10" K.	117° 06' 11" B.
2	32° 32' 04" K.	117° 07' 29" B.
3	32° 31' 39" K.	117° 14' 20" B.
4	32° 33' 13" K.	117° 15' 50" B.
5	32° 34' 21" K.	117° 22' 01" B.
6	32° 35' 23" K.	117° 27' 53" B.
7	32° 37' 38" K.	117° 49' 34" B.
8	31° 07' 59" K.	118° 36' 21" B.
9	30° 33' 25" K.	121° 47' 29" B.
10	31° 46' 11" K.	123° 17' 22" B.
11	32° 21' 58" K.	123° 50' 44" B.
12	32° 56' 39" K.	124° 11' 47" B.
13	33° 40' 12" K.	124° 27' 15" B.
14	34° 31' 28" K.	125° 16' 52" B.
15	35° 14' 38" K.	125° 43' 23" B.
16	35° 43' 60" K.	126° 18' 53" B.
17	36° 16' 25" K.	126° 45' 30" B.
18	37° 01' 35" K.	127° 07' 18" B.
19	37° 45' 39" K.	127° 38' 02" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
20	38° 25' 08" K.	127° 52' 60" B.
21	39° 25' 05" K.	128° 31' 23" B.
22	40° 18' 47" K.	128° 45' 46" B.
23	41° 13' 39" K.	128° 40' 22" B.
24	42° 12' 49" K.	129° 00' 38" B.
25	42° 47' 34" K.	129° 05' 42" B.
26	43° 26' 22" K.	129° 01' 26" B.
27	44° 24' 43" K.	128° 41' 23" B.
28	45° 30' 43" K.	128° 40' 02" B.
29	46° 11' 01" K.	128° 49' 01" B.
30	46° 33' 55" K.	129° 04' 29" B.
31	47° 39' 55" K.	131° 15' 41" B.
32	48° 32' 32" K.	132° 41' 00" B.
33	48° 57' 47" K.	133° 14' 47" B.
34	49° 22' 39" K.	134° 15' 51" B.
35	50° 01' 52" K.	135° 19' 01" B.
36	51° 03' 18" K.	136° 45' 45" B.
37	51° 54' 04" K.	137° 41' 54" B.
38	52° 45' 12" K.	138° 20' 14" B.
39	53° 29' 20" K.	138° 40' 36" B.
40	53° 40' 39" K.	138° 48' 53" B.
41	54° 13' 45" K.	139° 32' 38" B.
42	54° 39' 25" K.	139° 56' 19" B.
43	55° 20' 18" K.	140° 55' 45" B.
44	56° 07' 12" K.	141° 36' 18" B.
45	56° 28' 32" K.	142° 17' 19" B.
46	56° 37' 19" K.	142° 48' 57" B.
47	58° 51' 04" K.	153° 15' 03" B.

2. Amerika Birleşik Devletleri, Kanada ve Fransa'nın (Saint-Pierre-et-Miquelon) Atlantik kıyılarında ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Meksika Körfezi kıyılarında yer alan ve aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz alanı:

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
1	60° 00' 00" K.	64° 09' 36" B.
2	60° 00' 00" K.	56° 43' 00" B.
3	58° 54' 01" K.	55° 38' 05" B.
4	57° 50' 52" K.	55° 03' 47" B.
5	57° 35' 13" K.	54° 00' 59" B.
6	57° 14' 20" K.	53° 07' 58" B.
7	56° 48' 09" K.	52° 23' 29" B.
8	56° 18' 13" K.	51° 49' 42" B.
9	54° 23' 21" K.	50° 17' 44" B.
10	53° 44' 54" K.	50° 07' 17" B.
11	53° 04' 59" K.	50° 10' 05" B.
12	52° 20' 06" K.	49° 57' 09" B.
13	51° 34' 20" K.	48° 52' 45" B.
14	50° 40' 15" K.	48° 16' 04" B.
15	50° 02' 28" K.	48° 07' 03" B.
16	49° 24' 03" K.	48° 09' 35" B.
17	48° 39' 22" K.	47° 55' 17" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
18	47° 24' 25" K.	47° 46' 56" B.
19	46° 35' 12" K.	48° 00' 54" B.
20	45° 19' 45" K.	48° 43' 28" B.
21	44° 43' 38" K.	49° 16' 50" B.
22	44° 16' 38" K.	49° 51' 23" B.
23	43° 53' 15" K.	50° 34' 01" B.
24	43° 36' 06" K.	51° 20' 41" B.
25	43° 23' 59" K.	52° 17' 22" B.
26	43° 19' 50" K.	53° 20' 13" B.
27	43° 21' 14" K.	54° 09' 20" B.
28	43° 29' 41" K.	55° 07' 41" B.
29	42° 40' 12" K.	55° 31' 44" B.
30	41° 58' 19" K.	56° 09' 34" B.
31	41° 20' 21" K.	57° 05' 13" B.
32	40° 55' 34" K.	58° 02' 55" B.
33	40° 41' 38" K.	59° 05' 18" B.
34	40° 38' 33" K.	60° 12' 20" B.
35	40° 45' 46" K.	61° 14' 03" B.
36	41° 04' 52" K.	62° 17' 49" B.
37	40° 36' 55" K.	63° 10' 49" B.
38	40° 17' 32" K.	64° 08' 37" B.
39	40° 07' 46" K.	64° 59' 31" B.
40	40° 05' 44" K.	65° 53' 07" B.
41	39° 58' 05" K.	65° 59' 51" B.
42	39° 28' 24" K.	66° 21' 14" B.
43	39° 01' 54" K.	66° 48' 33" B.
44	38° 39' 16" K.	67° 20' 59" B.
45	38° 19' 20" K.	68° 02' 01" B.
46	38° 05' 29" K.	68° 46' 55" B.
47	37° 58' 14" K.	69° 34' 07" B.
48	37° 57' 47" K.	70° 24' 09" B.
49	37° 52' 46" K.	70° 37' 50" B.
50	37° 18' 37" K.	71° 08' 33" B.
51	36° 32' 25" K.	71° 33' 59" B.
52	35° 34' 58" K.	71° 26' 02" B.
53	34° 33' 10" K.	71° 37' 04" B.
54	33° 54' 49" K.	71° 52' 35" B.
55	33° 19' 23" K.	72° 17' 12" B.
56	32° 45' 31" K.	72° 54' 05" B.
57	31° 55' 13" K.	74° 12' 02" B.
58	31° 27' 14" K.	75° 15' 20" B.
59	31° 03' 16" K.	75° 51' 18" B.
60	30° 45' 42" K.	76° 31' 38" B.
61	30° 12' 48" K.	77° 18' 29" B.
62	29° 25' 17" K.	76° 56' 42" B.
63	28° 36' 59" K.	76° 47' 60" B.
64	28° 17' 13" K.	76° 40' 10" B.
65	28° 17' 12" K.	79° 11' 23" B.
66	27° 52' 56" K.	79° 28' 35" B.
67	27° 26' 01" K.	79° 31' 38" B.
68	27° 16' 13" K.	79° 34' 18" B.
69	27° 11' 54" K.	79° 34' 56" B.
70	27° 05' 59" K.	79° 35' 19" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
71	27° 00' 28" K.	79° 35' 17" B.
72	26° 55' 16" K.	79° 34' 39" B.
73	26° 53' 58" K.	79° 34' 27" B.
74	26° 45' 46" K.	79° 32' 41" B.
75	26° 44' 30" K.	79° 32' 23" B.
76	26° 43' 40" K.	79° 32' 20" B.
77	26° 41' 12" K.	79° 32' 01" B.
78	26° 38' 13" K.	79° 31' 32" B.
79	26° 36' 30" K.	79° 31' 06" B.
80	26° 35' 21" K.	79° 30' 50" B.
81	26° 34' 51" K.	79° 30' 46" B.
82	26° 34' 11" K.	79° 30' 38" B.
83	26° 31' 12" K.	79° 30' 15" B.
84	26° 29' 05" K.	79° 29' 53" B.
85	26° 25' 31" K.	79° 29' 58" B.
86	26° 23' 29" K.	79° 29' 55" B.
87	26° 23' 21" K.	79° 29' 54" B.
88	26° 18' 57" K.	79° 31' 55" B.
89	26° 15' 26" K.	79° 33' 17" B.
90	26° 15' 13" K.	79° 33' 23" B.
91	26° 08' 09" K.	79° 35' 53" B.
92	26° 07' 47" K.	79° 36' 09" B.
93	26° 06' 59" K.	79° 36' 35" B.
94	26° 02' 52" K.	79° 38' 22" B.
95	25° 59' 30" K.	79° 40' 03" B.
96	25° 59' 16" K.	79° 40' 08" B.
97	25° 57' 48" K.	79° 40' 38" B.
98	25° 56' 18" K.	79° 4V 06" B.
99	25° 54' 04" K.	79° 41' 38" B.
100	25° 53' 24" K.	79° 41' 46" B.
101	25° 51' 54" K.	79° 41' 59" B.
102	25° 49' 33" K.	79° 42' 16" B.
103	25° 48' 24" K.	79° 42' 23" B.
104	25° 48' 20" K.	79° 42' 24" B.
105	25° 46' 26" K.	79° 42' 44" B.
106	25° 46' 16" K.	79° 42' 45" B.
107	25° 43' 40" K.	79° 42' 59" B.
108	25° 42' 31" K.	79° 42' 48" B.
109	25° 40' 37" K.	79° 42' 27" B.
110	25° 37' 24" K.	79° 42' 27" B.
111	25° 37' 08" K.	79° 42' 27" B.
112	25° 31' 03" K.	79° 42' 12" B.
113	25° 27' 59" K.	79° 42' 11" B.
114	25° 24' 04" K.	79° 42' 12" B.
115	25° 22' 21" K.	79° 42' 20" B.
116	25° 21' 29" K.	79° 42' 08" B.
117	25° 16' 52" K.	79° 41' 24" B.
118	25° 15' 57" K.	79° 41' 31" B.
119	25° 10' 39" K.	79° 41' 31" B.
120	25° 09' 51" K.	79° 41' 36" B.
121	25° 09' 03" K.	79° 41' 45" B.
122	25° 03' 55" K.	79° 42' 29" B.
123	25° 02' 60" K.	79° 42' 56" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
124	25° 00' 30" K.	79° 44' 05" B.
125	24° 59' 03" K.	79° 44' 48" B.
126	24° 55' 28" K.	79° 45' 57" B.
127	24° 44' 18" K.	79° 49' 24" B.
128	24° 43' 04" K.	79° 49' 38" B.
129	24° 42' 36" K.	79° 50' 50" B.
130	24° 41' 47" K.	79° 52' 57" B.
131	24° 38' 32" K.	79° 59' 58" B.
132	24° 36' 27" K.	80° 03' 51" B.
133	24° 33' 18" K.	80° 12' 43" B.
134	24° 33' 05" K.	80° 13' 21" B.
135	24° 32' 13" K.	80° 15' 16" B.
136	24° 31' 27" K.	80° 16' 55" B.
137	24° 30' 57" K.	80° 17' 47" B.
138	24° 30' 14" K.	80° 19' 21" B.
139	24° 30' 06" K.	80° 19' 44" B.
140	24° 29' 38" K.	80° 21' 05" B.
141	24° 28' 18" K.	80° 24' 35" B.
142	24° 28' 06" K.	80° 25' 10" B.
143	24° 27' 23" K.	80° 27' 20" B.
144	24° 26' 30" K.	80° 29' 30" B.
145	24° 25' 07" K.	80° 32' 22" B.
146	24° 23' 30" K.	80° 36' 09" B.
147	24° 22' 33" K.	80° 38' 56" B.
148	24° 22' 07" K.	80° 39' 51" B.
149	24° 19' 31" K.	80° 45' 21" B.
150	24° 19' 16" K.	80° 45' 47" B.
151	24° 18' 38" K.	80° 46' 49" B.
152	24° 18' 35" K.	80° 46' 54" B.
153	24° 09' 51" K.	80° 59' 47" B.
154	24° 09' 48" K.	80° 59' 51" B.
155	24° 08' 58" K.	81° 01' 07" B.
156	24° 08' 30" K.	81° 01' 51" B.
157	24° 08' 26" K.	81° 01' 57" B.
158	24° 07' 28" K.	81° 03' 06" B.
159	24° 02' 20" K.	81° 09' 05" B.
160	23° 59' 60" K.	81° 11' 16" B.
161	23° 55' 32" K.	81° 12' 55" B.
162	23° 53' 52" K.	81° 19' 43" B.
163	23° 50' 52" K.	81° 29' 59" B.
164	23° 50' 02" K.	81° 39' 59" B.
165	23° 49' 05" K.	81° 49' 59" B.
166	23° 49' 05" K.	82° 00' 11" B.
167	23° 49' 42" K.	82° 09' 59" B.
168	23° 51' 14" K.	82° 24' 59" B.
169	23° 51' 14" K.	82° 39' 59" B.
170	23° 49' 42" K.	82° 48' 53" B.
171	23° 49' 32" K.	82° 51' 11" B.
172	23° 49' 24" K.	82° 59' 59" B.
173	23° 49' 52" K.	83° 14' 59" B.
174	23° 51' 22" K.	83° 25' 49" B.
175	23° 52' 27" K.	83° 33' 01" B.
176	23° 54' 04" K.	83° 41' 35" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
177	23° 55' 47" K.	83° 48' 11" B.
178	23° 58' 38" K.	83° 59' 59" B.
179	24° 09' 37" K.	84° 29' 27" B.
180	24° 13' 20" K.	84° 38' 39" B.
181	24° 16' 41" K.	84° 46' 07" B.
182	24° 23' 30" K.	84° 59' 59" B.
183	24° 26' 37" K.	85° 06' 19" B.
184	24° 38' 57" K.	85° 31' 54" B.
185	24° 44' 17" K.	85° 43' 11" B.
186	24° 53' 57" K.	85° 59' 59" B.
187	25° 10' 44" K.	86° 30' 07" B.
188	25° 43' 15" K.	86° 21' 14" B.
189	26° 13' 13" K.	86° 06' 45" B.
190	26° 27' 22" K.	86° 13' 15" B.
191	26° 33' 46" K.	86° 37' 07" B.
192	26° 01' 24" K.	87° 29' 35" B.
193	25° 42' 25" K.	88° 33' 00" B.
194	25°46' 54" K.	90° 29' 41" B.
195	25° 44' 39" K.	90° 47' 05" B.
196	25° 51' 43" K.	91° 52' 50" B.
197	26° 17' 44" K.	93° 03' 59" B.
198	25° 59' 55" K.	93° 33' 52" B.
199	26° 00' 32" K.	95° 39' 27" B.
200	26° 00' 33" K.	96° 48' 30" B.
201	25° 58' 32" K.	96° 55' 28" B.
202	25° 58' 15" K.	96° 58' 41" B.
203	25° 57' 58" K.	97° 01' 54" B.
204	25° 57' 41" K.	97° 05' 08" B.
205	25° 57' 24" K.	97° 08' 21" B.
206	25° 57' 24" K.	97° 08' 47" B.

- 3 Hawaii, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lana'i ve Kaho'olawe Hawaii Adaları kıyılarında yer alan ve aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz alanı:

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
1	22° 32' 54" K.	153° 00' 33" B.
2	23° 06' 05" K.	153° 28' 36" B.
3	23° 32' 11" K.	154° 02' 12" B.
4	23° 51' 47" K.	154° 36' 48" B.
5	24° 21' 49" K.	155° 51' 13" B.
6	24° 41' 47" K.	156° 27' 27" B.
7	24° 57' 33" K.	157° 22' 17" B.
8	25° 13' 41" K.	157° 54' 13" B.
9	25° 25' 31" K.	158° 30' 36" B.
10	25° 31' 19" K.	159° 09' 47" B.
11	25° 30' 31" K.	159° 54' 21" B.
12	25° 21' 53" K.	160° 39' 53" B.
13	25° 00' 06" K.	161° 38' 33" B.
14	24° 40' 49" K.	162° 13' 13" B.
15	24° 15' 53" K.	162° 43' 08" B.
16	23° 40' 50" K.	163° 13' 00" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
17	23° 03' 20" K.	163° 32' 58" B.
18	22° 20' 09" K.	163° 44' 41" B.
19	21° 36' 45" K.	163° 46' 03" B.
20	20° 55' 26" K.	163° 37' 44" B.
21	20° 13' 34" K.	163° 19' 13" B.
22	19° 39' 03" K.	162° 53' 48" B.
23	19° 09' 43" K.	162° 20' 35" B.
24	18° 39' 16" K.	161° 19' 14" B.
25	18° 30' 31" K.	160° 38' 30" B.
26	18° 29' 31" K.	159° 56' 17" B.
27	18° 10' 41" K.	159° 14' 08" B.
28	17° 31' 17" K.	158° 56' 55" B.
29	16° 54' 06" K.	158° 30' 29" B.
30	16° 25' 49" K.	157° 59' 25" B.
31	15° 59' 57" K.	157° 17' 35" B.
32	15° 40' 37" K.	156° 21' 06" B.
33	15° 37' 36" K.	155° 22' 16" B.
34	15° 43' 46" K.	154° 46' 37" B.
35	15° 55' 32" K.	154° 13' 05" B.
36	16° 46' 27" K.	152° 49' 11" B.
37	17° 33' 42" K.	152° 00' 32" B.
38	18° 30' 16" K.	151° 30' 24" B.
39	19° 02' 47" K.	151° 22' 17" B.
40	19° 34' 46" K.	151° 19' 47" B.
41	20° 07' 42" K.	151° 22' 58" B.
42	20° 38' 43" K.	151° 31' 36" B.
43	21° 29' 09" K.	151° 59' 50" B.
44	22° 06' 58" K.	152° 31' 25" B.
45	22° 32' 54" K.	153° 00' 33" B.

3 Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi alanı şunları içerir

1 Porto Riko ve Amerika Birleşik Devletleri Virjin Adaları'nın Atlantik ve Karayip kıyılarına bakan, aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz alanı

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
1	17° 18' 37" K.	67° 32' 14" B.
2	19° 11' 14" K.	67° 26' 45" B.
3	19° 30' 28" K.	65° 16' 48" B.
4	19° 12' 25" K.	65° 6' 8" B.
5	18° 45' 13" K.	65° 0' 22" B.
6	18° 41' 14" K.	64° 59' 33" B.
7	18° 29' 22" K.	64° 53' 51" B.
8	18° 27' 35" K.	64° 53' 22" B.
9	18° 25' 21" K.	64° 52' 39" B.
10	18° 24' 30" K.	64° 52' 19" B.
11	18° 23' 51" K.	64° 51' 50" B.
12	18° 23' 42" K.	64° 51' 23" B.
13	18° 23' 36" K.	64° 50' 17" B.
14	18° 23' 48" K.	64° 49' 41" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM
15	18° 24' 11" K.	64° 49' 0" B.
16	18° 24' 28" K.	64° 47' 57" B.
17	18° 24' 18" K.	64° 47' 1" B.
18	18° 23' 13" K.	64° 46' 37" B.
19	18° 22' 37" K.	64° 45' 20" B.
20	18° 22' 39" K.	64° 44' 42" B.
21	18° 22' 42" K.	64° 44' 36" B.
22	18° 22' 37" K.	64° 44' 24" B.
23	18° 22' 39" K.	64° 43' 42" B.
24	18° 22' 30" K.	64° 43' 36" B.
25	18° 22' 25" K.	64° 42' 58" B.
26	18° 22' 26" K.	64° 42' 28" B.
27	18° 22' 15" K.	64° 42' 3" B.
28	18° 22' 22" K.	64° 40' 60" B.

NOKTA	ENLEM	BOYLAM	NOKTA	ENLEM	BOYLAM
29	18° 21' 57" K.	64° 40' 15" B.	43	18° 2' 3" K.	64° 15' 57" B.
30	18° 21' 51" K.	64° 38' 23" B.	44	18° 0' 12" K.	64° 2' 29" B.
31	18° 21' 22" K.	64° 38' 16" B.	45	17° 59' 58" K.	64° 1' 4" B.
32	18° 20' 39" K.	64° 38' 33" B.	46	17° 58' 47" K.	63° 57' 1" B.
33	18° 19' 15" K.	64° 38' 14" B.	47	17° 57' 51" K.	63° 53' 54" B.
34	18° 19' 7" K.	64° 38' 16" B.	48	17° 56' 38" K.	63° 53' 21" B.
35	18° 17' 23" K.	64° 39' 38" B.	49	17° 39' 40" K.	63° 54' 53" B.
36	18° 16' 43" K.	64° 39' 41" B.	50	17° 37' 8" K.	63° 55' 10" B.
37	18° 11' 33" K.	64° 38' 58" B.	51	17° 30' 21" K.	63° 55' 56" B.
38	18° 3' 2" K.	64° 38' 3" B.	52	17° 11' 36" K.	63° 57' 57" B.
39	18° 2' 56" K.	64° 29' 35" B.	53	17° 4' 60" K.	63° 58' 41" B.
40	18° 2' 51" K.	64° 27' 2" B.	54	16° 59' 49" K.	63° 59' 18" B.
41	18° 2' 30" K.	64° 21' 8" B.	55	17° 18' 37" K.	67° 32' 14" B.
42	18° 2' 31" K.	64° 20' 8" B.			

RESOLUTION MEPC.202(62)

Adopted on 15 July 2011

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

**(Designation of the United States Caribbean Sea Emission Control Area and
exemption of certain ships operating in the North American Emission Control Area
and the United States Caribbean Sea Emission Control Area
under regulations 13 and 14 and Appendix VII of MARPOL Annex VI)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out at annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex.

ANNEX

**AMENDMENTS TO REGULATIONS 13 AND 14 AND APPENDIX VII
OF THE REVISED MARPOL ANNEX VI**

1 *Paragraph 6 of regulation 13 is replaced by the following:*

- "6 For the purpose of this regulation, emission control areas shall be:
- .1 the North American area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;
 - .2 the United States Caribbean Sea area, which means the area described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and
 - .3 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in Appendix III to this Annex."

2 *Paragraph 7.3 of regulation 13 is amended to read as follows:*

"7.3 With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate that either an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation or the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation or that an approved method does not yet exist or is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation."

3 *Paragraph 3 of regulation 14 is replaced by the following:*

- "3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:
- .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V;
 - .2 the North American area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex;
 - .3 the United States Caribbean Sea area as described by the coordinates provided in Appendix VII to this Annex; and
 - .4 any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in Appendix III to this Annex."

4 *A new subparagraph 4 is added to paragraph 4 of regulation 14 to read as follows:*

"4 Prior to 1 January 2020, the sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships, operating in the North American area or the United States Caribbean Sea area defined in paragraph 3, built on or before 1 August 2011 that are powered by propulsion boilers that were not originally designed for continued operation on marine distillate fuel or natural gas."

5 *Paragraph 7 of regulation 14 is replaced by the following:*

"7 During the first twelve months immediately following entry into force of an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3 of this regulation, ships operating in that emission control area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation."

6 *Appendix VII is replaced by the following:*

"Appendix VII
Emission Control Areas
(regulation 13.6 and regulation 14.3)

- .1 The boundaries of emission control areas designated under regulations 13.6 and 14.3, other than the Baltic Sea and the North Sea areas, are set forth in this appendix.
- .2 The North American area comprises:
 - .1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	32° 32' 10" N.	117° 06' 11" W.
2	32° 32' 04" N.	117° 07' 29" W.
3	32° 31' 39" N.	117° 14' 20" W.
4	32° 33' 13" N.	117° 15' 50" W.
5	32° 34' 21" N.	117° 22' 01" W.
6	32° 35' 23" N.	117° 27' 53" W.
7	32° 37' 38" N.	117° 49' 34" W.
8	31° 07' 59" N.	118° 36' 21" W.
9	30° 33' 25" N.	121° 47' 29" W.
10	31° 46' 11" N.	123° 17' 22" W.
11	32° 21' 58" N.	123° 50' 44" W.
12	32° 56' 39" N.	124° 11' 47" W.
13	33° 40' 12" N.	124° 27' 15" W.
14	34° 31' 28" N.	125° 16' 52" W.
15	35° 14' 38" N.	125° 43' 23" W.
16	35° 43' 60" N.	126° 18' 53" W.
17	36° 16' 25" N.	126° 45' 30" W.
18	37° 01' 35" N.	127° 07' 18" W.
19	37° 45' 39" N.	127° 38' 02" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
20	38° 25' 08" N.	127° 52' 60" W.
21	39° 25' 05" N.	128° 31' 23" W.
22	40° 18' 47" N.	128° 45' 46" W.
23	41° 13' 39" N.	128° 40' 22" W.
24	42° 12' 49" N.	129° 00' 38" W.
25	42° 47' 34" N.	129° 05' 42" W.
26	43° 26' 22" N.	129° 01' 26" W.
27	44° 24' 43" N.	128° 41' 23" W.
28	45° 30' 43" N.	128° 40' 02" W.
29	46° 11' 01" N.	128° 49' 01" W.
30	46° 33' 55" N.	129° 04' 29" W.
31	47° 39' 55" N.	131° 15' 41" W.
32	48° 32' 32" N.	132° 41' 00" W.
33	48° 57' 47" N.	133° 14' 47" W.
34	49° 22' 39" N.	134° 15' 51" W.
35	50° 01' 52" N.	135° 19' 01" W.
36	51° 03' 18" N.	136° 45' 45" W.
37	51° 54' 04" N.	137° 41' 54" W.
38	52° 45' 12" N.	138° 20' 14" W.
39	53° 29' 20" N.	138° 40' 36" W.
40	53° 40' 39" N.	138° 48' 53" W.
41	54° 13' 45" N.	139° 32' 38" W.
42	54° 39' 25" N.	139° 56' 19" W.
43	55° 20' 18" N.	140° 55' 45" W.
44	56° 07' 12" N.	141° 36' 18" W.
45	56° 28' 32" N.	142° 17' 19" W.
46	56° 37' 19" N.	142° 48' 57" W.
47	58° 51' 04" N.	153° 15' 03" W.

- 2 the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada, and France (Saint-Pierre-et-Miquelon) and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	60° 00' 00" N.	64° 09' 36" W.
2	60° 00' 00" N.	56° 43' 00" W.
3	58° 54' 01" N.	55° 38' 05" W.
4	57° 50' 52" N.	55° 03' 47" W.
5	57° 35' 13" N.	54° 00' 59" W.
6	57° 14' 20" N.	53° 07' 58" W.
7	56° 48' 09" N.	52° 23' 29" W.
8	56° 18' 13" N.	51° 49' 42" W.
9	54° 23' 21" N.	50° 17' 44" W.
10	53° 44' 54" N.	50° 07' 17" W.
11	53° 04' 59" N.	50° 10' 05" W.
12	52° 20' 06" N.	49° 57' 09" W.
13	51° 34' 20" N.	48° 52' 45" W.
14	50° 40' 15" N.	48° 16' 04" W.
15	50° 02' 28" N.	48° 07' 03" W.
16	49° 24' 03" N.	48° 09' 35" W.
17	48° 39' 22" N.	47° 55' 17" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
18	47° 24' 25" N.	47° 46' 56" W.
19	46° 35' 12" N.	48° 00' 54" W.
20	45° 19' 45" N.	48° 43' 28" W.
21	44° 43' 38" N.	49° 16' 50" W.
22	44° 16' 38" N.	49° 51' 23" W.
23	43° 53' 15" N.	50° 34' 01" W.
24	43° 36' 06" N.	51° 20' 41" W.
25	43° 23' 59" N.	52° 17' 22" W.
26	43° 19' 50" N.	53° 20' 13" W.
27	43° 21' 14" N.	54° 09' 20" W.
28	43° 29' 41" N.	55° 07' 41" W.
29	42° 40' 12" N.	55° 31' 44" W.
30	41° 58' 19" N.	56° 09' 34" W.
31	41° 20' 21" N.	57° 05' 13" W.
32	40° 55' 34" N.	58° 02' 55" W.
33	40° 41' 38" N.	59° 05' 18" W.
34	40° 38' 33" N.	60° 12' 20" W.
35	40° 45' 46" N.	61° 14' 03" W.
36	41° 04' 52" N.	62° 17' 49" W.
37	40° 36' 55" N.	63° 10' 49" W.
38	40° 17' 32" N.	64° 08' 37" W.
39	40° 07' 46" N.	64° 59' 31" W.
40	40° 05' 44" N.	65° 53' 07" W.
41	39° 58' 05" N.	65° 59' 51" W.
42	39° 28' 24" N.	66° 21' 14" W.
43	39° 01' 54" N.	66° 48' 33" W.
44	38° 39' 16" N.	67° 20' 59" W.
45	38° 19' 20" N.	68° 02' 01" W.
46	38° 05' 29" N.	68° 46' 55" W.
47	37° 58' 14" N.	69° 34' 07" W.
48	37° 57' 47" N.	70° 24' 09" W.
49	37° 52' 46" N.	70° 37' 50" W.
50	37° 18' 37" N.	71° 08' 33" W.
51	36° 32' 25" N.	71° 33' 59" W.
52	35° 34' 58" N.	71° 26' 02" W.
53	34° 33' 10" N.	71° 37' 04" W.
54	33° 54' 49" N.	71° 52' 35" W.
55	33° 19' 23" N.	72° 17' 12" W.
56	32° 45' 31" N.	72° 54' 05" W.
57	31° 55' 13" N.	74° 12' 02" W.
58	31° 27' 14" N.	75° 15' 20" W.
59	31° 03' 16" N.	75° 51' 18" W.
60	30° 45' 42" N.	76° 31' 38" W.
61	30° 12' 48" N.	77° 18' 29" W.
62	29° 25' 17" N.	76° 56' 42" W.
63	28° 36' 59" N.	76° 47' 60" W.
64	28° 17' 13" N.	76° 40' 10" W.
65	28° 17' 12" N.	79° 11' 23" W.
66	27° 52' 56" N.	79° 28' 35" W.
67	27° 26' 01" N.	79° 31' 38" W.
68	27° 16' 13" N.	79° 34' 18" W.
69	27° 11' 54" N.	79° 34' 56" W.
70	27° 05' 59" N.	79° 35' 19" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
71	27° 00' 28" N.	79° 35' 17" W.
72	26° 55' 16" N.	79° 34' 39" W.
73	26° 53' 58" N.	79° 34' 27" W.
74	26° 45' 46" N.	79° 32' 41" W.
75	26° 44' 30" N.	79° 32' 23" W.
76	26° 43' 40" N.	79° 32' 20" W.
77	26° 41' 12" N.	79° 32' 01" W.
78	26° 38' 13" N.	79° 31' 32" W.
79	26° 36' 30" N.	79° 31' 08" W.
80	26° 35' 21" N.	79° 30' 50" W.
81	26° 34' 51" N.	79° 30' 46" W.
82	26° 34' 11" N.	79° 30' 38" W.
83	26° 31' 12" N.	79° 30' 15" W.
84	26° 29' 05" N.	79° 29' 53" W.
85	26° 25' 31" N.	79° 29' 58" W.
86	26° 23' 29" N.	79° 29' 55" W.
87	26° 23' 21" N.	79° 29' 54" W.
88	26° 18' 57" N.	79° 31' 55" W.
89	26° 15' 26" N.	79° 33' 17" W.
90	26° 15' 13" N.	79° 33' 23" W.
91	26° 08' 09" N.	79° 35' 53" W.
92	26° 07' 47" N.	79° 36' 09" W.
93	26° 06' 59" N.	79° 36' 35" W.
94	26° 02' 52" N.	79° 38' 22" W.
95	25° 59' 30" N.	79° 40' 03" W.
96	25° 59' 16" N.	79° 40' 08" W.
97	25° 57' 48" N.	79° 40' 38" W.
98	25° 56' 18" N.	79° 41' 06" W.
99	25° 54' 04" N.	79° 41' 38" W.
100	25° 53' 24" N.	79° 41' 46" W.
101	25° 51' 54" N.	79° 41' 59" W.
102	25° 49' 33" N.	79° 42' 16" W.
103	25° 48' 24" N.	79° 42' 23" W.
104	25° 48' 20" N.	79° 42' 24" W.
105	25° 46' 26" N.	79° 42' 44" W.
106	25° 46' 16" N.	79° 42' 45" W.
107	25° 43' 40" N.	79° 42' 59" W.
108	25° 42' 31" N.	79° 42' 48" W.
109	25° 40' 37" N.	79° 42' 27" W.
110	25° 37' 24" N.	79° 42' 27" W.
111	25° 37' 08" N.	79° 42' 27" W.
112	25° 31' 03" N.	79° 42' 12" W.
113	25° 27' 59" N.	79° 42' 11" W.
114	25° 24' 04" N.	79° 42' 12" W.
115	25° 22' 21" N.	79° 42' 20" W.
116	25° 21' 29" N.	79° 42' 08" W.
117	25° 16' 52" N.	79° 41' 24" W.
118	25° 15' 57" N.	79° 41' 31" W.
119	25° 10' 39" N.	79° 41' 31" W.
120	25° 09' 51" N.	79° 41' 36" W.
121	25° 09' 03" N.	79° 41' 45" W.
122	25° 03' 55" N.	79° 42' 29" W.
123	25° 02' 60" N.	79° 42' 56" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
124	25° 00' 30" N.	79° 44' 05" W.
125	24° 59' 03" N.	79° 44' 48" W.
126	24° 55' 28" N.	79° 45' 57" W.
127	24° 44' 18" N.	79° 49' 24" W.
128	24° 43' 04" N.	79° 49' 38" W.
129	24° 42' 36" N.	79° 50' 50" W.
130	24° 41' 47" N.	79° 52' 57" W.
131	24° 38' 32" N.	79° 59' 58" W.
132	24° 36' 27" N.	80° 03' 51" W.
133	24° 33' 18" N.	80° 12' 43" W.
134	24° 33' 05" N.	80° 13' 21" W.
135	24° 32' 13" N.	80° 15' 16" W.
136	24° 31' 27" N.	80° 16' 55" W.
137	24° 30' 57" N.	80° 17' 47" W.
138	24° 30' 14" N.	80° 19' 21" W.
139	24° 30' 06" N.	80° 19' 44" W.
140	24° 29' 38" N.	80° 21' 05" W.
141	24° 28' 18" N.	80° 24' 35" W.
142	24° 28' 06" N.	80° 25' 10" W.
143	24° 27' 23" N.	80° 27' 20" W.
144	24° 26' 30" N.	80° 28' 30" W.
145	24° 25' 07" N.	80° 32' 22" W.
146	24° 23' 30" N.	80° 36' 09" W.
147	24° 22' 33" N.	80° 38' 56" W.
148	24° 22' 07" N.	80° 39' 51" W.
149	24° 19' 31" N.	80° 45' 21" W.
150	24° 19' 16" N.	80° 45' 47" W.
151	24° 18' 38" N.	80° 46' 49" W.
152	24° 18' 35" N.	80° 46' 54" W.
153	24° 09' 51" N.	80° 59' 47" W.
154	24° 09' 48" N.	80° 59' 51" W.
155	24° 08' 58" N.	81° 01' 07" W.
156	24° 08' 30" N.	81° 01' 51" W.
157	24° 08' 26" N.	81° 01' 57" W.
158	24° 07' 28" N.	81° 03' 06" W.
159	24° 02' 20" N.	81° 09' 05" W.
160	23° 59' 60" N.	81° 11' 16" W.
161	23° 55' 32" N.	81° 12' 55" W.
162	23° 53' 52" N.	81° 19' 43" W.
163	23° 50' 52" N.	81° 29' 59" W.
164	23° 50' 02" N.	81° 39' 59" W.
165	23° 49' 05" N.	81° 49' 59" W.
166	23° 49' 05" N.	82° 00' 11" W.
167	23° 49' 42" N.	82° 09' 59" W.
168	23° 51' 14" N.	82° 24' 59" W.
169	23° 51' 14" N.	82° 39' 59" W.
170	23° 49' 42" N.	82° 48' 53" W.
171	23° 49' 32" N.	82° 51' 11" W.
172	23° 49' 24" N.	82° 59' 59" W.
173	23° 49' 52" N.	83° 14' 59" W.
174	23° 51' 22" N.	83° 25' 49" W.
175	23° 52' 27" N.	83° 33' 01" W.
176	23° 54' 04" N.	83° 41' 35" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
177	23° 55' 47" N.	83° 48' 11" W.
178	23° 58' 38" N.	83° 59' 59" W.
179	24° 09' 37" N.	84° 29' 27" W.
180	24° 13' 20" N.	84° 38' 39" W.
181	24° 16' 41" N.	84° 46' 07" W.
182	24° 23' 30" N.	84° 59' 59" W.
183	24° 26' 37" N.	85° 06' 19" W.
184	24° 38' 57" N.	85° 31' 54" W.
185	24° 44' 17" N.	85° 43' 11" W.
186	24° 53' 57" N.	85° 59' 59" W.
187	25° 10' 44" N.	86° 30' 07" W.
188	25° 43' 15" N.	86° 21' 14" W.
189	26° 13' 13" N.	86° 06' 45" W.
190	26° 27' 22" N.	86° 13' 15" W.
191	26° 33' 46" N.	86° 37' 07" W.
192	26° 01' 24" N.	87° 29' 35" W.
193	25° 42' 25" N.	88° 33' 00" W.
194	25° 46' 54" N.	90° 29' 41" W.
195	25° 44' 39" N.	90° 47' 05" W.
196	25° 51' 43" N.	91° 52' 50" W.
197	26° 17' 44" N.	93° 03' 59" W.
198	25° 59' 55" N.	93° 33' 52" W.
199	26° 00' 32" N.	95° 39' 27" W.
200	26° 00' 33" N.	96° 48' 30" W.
201	25° 58' 32" N.	96° 55' 28" W.
202	25° 58' 15" N.	96° 58' 41" W.
203	25° 57' 58" N.	97° 01' 54" W.
204	25° 57' 41" N.	97° 05' 08" W.
205	25° 57' 24" N.	97° 08' 21" W.
206	25° 57' 24" N.	97° 08' 47" W.

- 3 the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lāna'i, and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	22° 32' 54" N.	153° 00' 33" W.
2	23° 06' 05" N.	153° 28' 36" W.
3	23° 32' 11" N.	154° 02' 12" W.
4	23° 51' 47" N.	154° 36' 48" W.
5	24° 21' 49" N.	155° 51' 13" W.
6	24° 41' 47" N.	156° 27' 27" W.
7	24° 57' 33" N.	157° 22' 17" W.
8	25° 13' 41" N.	157° 54' 13" W.
9	25° 25' 31" N.	158° 30' 36" W.
10	25° 31' 19" N.	159° 09' 47" W.
11	25° 30' 31" N.	159° 54' 21" W.
12	25° 21' 53" N.	160° 39' 53" W.
13	25° 00' 06" N.	161° 38' 33" W.
14	24° 40' 49" N.	162° 13' 13" W.
15	24° 15' 53" N.	162° 43' 08" W.
16	23° 40' 50" N.	163° 13' 00" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
17	23° 03' 20" N.	163° 32' 58" W
18	22° 20' 09" N.	163° 44' 41" W
19	21° 36' 45" N	163° 46' 03" W.
20	20° 55' 26" N	163° 37' 44" W.
21	20° 13' 34" N.	163° 19' 13" W
22	19° 39' 03" N	162° 53' 48" W
23	19° 09' 43" N	162° 20' 35" W
24	18° 39' 16" N.	161° 19' 14" W
25	18° 30' 31" N.	160° 38' 30" W
26	18° 29' 31" N	159° 56' 17" W.
27	18° 10' 41" N.	159° 14' 08" W.
28	17° 31' 17" N	158° 56' 55" W
29	16° 54' 06" N.	158° 30' 29" W.
30	16° 25' 49" N	157° 59' 25" W
31	15° 59' 57" N	157° 17' 35" W
32	15° 40' 37" N	156° 21' 06" W.
33	15° 37' 36" N	155° 22' 16" W
34	15° 43' 46" N	154° 46' 37" W
35	15° 55' 32" N	154° 13' 05" W
36	16° 46' 27" N	152° 49' 11" W
37	17° 33' 42" N.	152° 00' 32" W
38	18° 30' 16" N	151° 30' 24" W
39	19° 02' 47" N	151° 22' 17" W
40	19° 34' 46" N	151° 19' 47" W
41	20° 07' 42" N	151° 22' 58" W
42	20° 38' 43" N	151° 31' 36" W
43	21° 29' 09" N	151° 59' 50" W
44	22° 06' 58" N	152° 31' 25" W
45	22° 32' 54" N	153° 00' 33" W.

3 The United States Caribbean Sea area includes

- 1 the sea area located off the Atlantic and Caribbean coasts of the Commonwealth of Puerto Rico and the United States Virgin Islands, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
1	17° 18' 37" N	67° 32' 14" W
2	19° 11' 14" N.	67° 26' 45" W.
3	19° 30' 28" N.	65° 16' 48" W
4	19° 12' 25" N.	65° 6' 8" W.
5	18° 45' 13" N	65° 0' 22" W.
6	18° 41' 14" N	64° 59' 33" W
7	18° 29' 22" N	64° 53' 51" W.
8	18° 27' 35" N	64° 53' 22" W
9	18° 25' 21" N	64° 52' 39" W
10	18° 24' 30" N	64° 52' 19" W.
11	18° 23' 51" N	64° 51' 50" W
12	18° 23' 42" N	64° 51' 23" W.
13	18° 23' 36" N	64° 50' 17" W
14	18° 23' 48" N.	64° 49' 41" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
15	18° 24' 11" N	64° 49' 0" W
16	18° 24' 28" N.	64° 47' 57" W
17	18° 24' 18" N	64° 47' 1" W
18	18° 23' 13" N	64° 46' 37" W
19	18° 22' 37" N	64° 45' 20" W
20	18° 22' 39" N	64° 44' 42" W
21	18° 22' 42" N	64° 44' 36" W
22	18° 22' 37" N	64° 44' 24" W
23	18° 22' 39" N.	64° 43' 42" W
24	18° 22' 30" N	64° 43' 36" W.
25	18° 22' 25" N	64° 42' 58" W
26	18° 22' 26" N	64° 42' 28" W
27	18° 22' 15" N	64° 42' 3" W
28	18° 22' 22" N	64° 40' 60" W

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
29	18° 21' 57" N.	64° 40' 15" W.
30	18° 21' 51" N.	64° 38' 23" W.
31	18° 21' 22" N.	64° 38' 16" W.
32	18° 20' 39" N.	64° 38' 33" W.
33	18° 19' 15" N.	64° 38' 14" W.
34	18° 19' 7" N.	64° 38' 16" W.
35	18° 17' 23" N.	64° 39' 38" W.
36	18° 16' 43" N.	64° 39' 41" W.
37	18° 11' 33" N.	64° 38' 58" W.
38	18° 3' 2" N.	64° 38' 3" W.
39	18° 2' 56" N.	64° 29' 35" W.
40	18° 2' 51" N.	64° 27' 2" W.
41	18° 2' 30" N.	64° 21' 8" W.
42	18° 2' 31" N.	64° 20' 8" W.

POINT	LATITUDE	LONGITUDE
43	18° 2' 3" N.	64° 15' 57" W.
44	18° 0' 12" N.	64° 2' 29" W.
45	17° 59' 58" N.	64° 1' 4" W.
46	17° 58' 47" N.	63° 57' 1" W.
47	17° 57' 51" N.	63° 53' 54" W.
48	17° 56' 38" N.	63° 53' 21" W.
49	17° 39' 40" N.	63° 54' 53" W.
50	17° 37' 8" N.	63° 55' 10" W.
51	17° 30' 21" N.	63° 55' 56" W.
52	17° 11' 36" N.	63° 57' 57" W.
53	17° 4' 60" N.	63° 58' 41" W.
54	16° 59' 49" N.	63° 59' 18" W.
55	17° 18' 37" N.	67° 32' 14" W.

MEPC.203(62) SAYILI KARAR

15 Temmuz 2011 tarihinde kabul edilmiştir

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ'Nİ
TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜ'NÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

(MARPOL Ek VI'da gemiler için enerji verimliliğine ilişkin kuralların dahil edilmesi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1997 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesi'ndeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'nin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'ne ilişkin 1978 Protokolü'nün (bundan böyle "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'ni tadil eden 1997 Protokolü'nün (bundan böyle "1997 Protokolü" olarak anılacaktır) 4. maddesini DİKKATE ALARAK,

1997 Protokolü ile 1973 Sözleşmesi'ne Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar başlıklı Ek VI'nın (bundan böyle "Ek VI" olarak anılacaktır) eklendiğini AYRICA DİKKATE ALARAK,

Revize edilmiş Ek VI'nın MEPC.176(58) sayılı kararla kabul edildiğini ve 1 Temmuz 2010'da yürürlüğe girdiğini AYRICA DİKKATE ALARAK,

Ek VI'da yapılan değişikliklerin ve yeni 4. bölümün eklenmesinin, Ek VI tarafından halihazırda kontrol edilen yakıt ve yanma sürecinden kaynaklanan herhangi bir maddenin emisyonlarının azaltılmasıyla sonuçlanacak bir dizi teknik performans standardı aracılığıyla gemiler için enerji verimliliğini artırmayı amaçladığını FARKINDA OLARAK,

Ek VI'da yapılan değişikliklerin kabul edilmesinin, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) gibi diğer uluslararası forumlarda yürütülen müzakerelere hiçbir şekilde önyargı oluşturmadığını ve bu müzakerelere katılan ülkelerin tutumlarını etkilemediğini AYRICA FARKINDA OLARAK,

Gemiler için enerji verimliliğine ilişkin kuralların dahil edilmesi için revize edilmiş Ek VI'da yapılan taslak değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2. 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 2012 tarihine kadar Örgüt'e bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağına KARAR VERİR;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2013 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'nin tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmeye Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER; ve
6. MARPOL Ek VI Taraflarını ve diğer Üye Devletleri, MARPOL Ek VI'daki değişiklikleri gemi sahiplerinin, gemi operatörlerinin, gemi yapımcılarının, gemi tasarımcılarının, gemi dizel makinesi ve ekipmanları üreticilerinin ve diğer ilgili grupların dikkatine sunmaya DAVET EDER.

-3-

EK

MARPOL EK VI GEMİLER İÇİN ENERJİ VERİMLİLİĞİNE İLİŞKİN YENİ KURALLARIN EKLENMESİYLE GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLARDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

BÖLÜM 1

GENEL

Kural 1

Uygulama

1 *Kural, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*

Bu Ek'in 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 ve 22. kurallarında aksi açıkça belirtilmedikçe, işbu Ek'in hükümleri tüm gemilere uygulanır."

Kural 2

Tanımlar

2 *Paragraf 21, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*

"21 Tanker Bu Ek'teki kural 15 kapsamında, bu Sözleşme'de Ek I'in 1. kuralında tanımlandığı şekilde bir petrol tankeri veya bu Sözleşme'de Ek II'nin 1. kuralında tanımlandığı gibi bir kimyasal tanker anlamına gelir."

3 *Kural 2'nin sonuna, aşağıdaki metin eklenmiştir:*

"Bu Ek'in 4. bölümü kapsamında:

22 "Mevcut gemi", yeni gemi olmayan bir gemi anlamına gelir.

23 "Yeni gemi", aşağıdaki şartları karşılayan bir gemi anlamına gelir:

.1 inşa sözleşmesi 1 Ocak 2013 tarihinde veya sonrasında imzalanmış olan; veya

.2 bir inşa sözleşmesi yoksa 1 Temmuz 2013 tarihinde veya sonrasında omurgası kızağa konan veya benzer bir inşa aşamasında olan; veya

.3 teslim tarihi 1 Temmuz 2015 veya sonrasında olan.

-4-

24 "Büyük Makine Değişimi" Bu Ek'teki bölüm 4 kapsamında, bir gemide gerçekleştirilen, aşağıdaki özelliklere sahip bir değişim anlamına gelir:

- .1 geminin boyutlarını, taşıma kapasitesini veya makine gücünü önemli ölçüde değiştiren; veya
- .2 geminin türünü değiştiren; veya
- .3 İdare'nin görüşüne göre amacı geminin ömrünü önemli ölçüde uzatmak olan; veya
- .4 gemiyi, Sözleşme'nin mevcut bir gemi olarak kendisi için geçerli olmayan ancak yeni bir gemi olsaydı geçerli olacak ilgili hükümlerine tabi hale getirecek şekilde, farklı bir biçimde değiştiren; veya
- .5 geminin enerji verimliliğini önemli ölçüde değiştiren ve geminin bu Ek'teki kural 21'de belirtildiği gibi öngörülen EED'yi aşmasına neden olabilecek değişiklikleri içeren.

25 "Dökme yük gemisi", SOLAS 74, bölüm XII'deki kural 1'de tanımlandığı gibi cevher taşıma gemilerini içeren ancak kombine taşıyıcıları içermeyen, kuru yükleri dökme olarak taşınması tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.

26 "Gaz taşıyıcı gemi" herhangi bir sıvılaştırılmış gazın dökme halde taşınması için inşa edilmiş veya uyarlanmış ve kullanılan bir yük gemisi anlamına gelir.

27 "Tanker" Bu Ek'teki 4. bölüm kapsamında, bu Sözleşme'de Ek I'in 1. kuralında tanımlandığı şekilde bir petrol tankeri veya bu Sözleşme'de Ek II'nin 1. kuralında tanımlandığı gibi bir kimyasal tanker veya NLS tankeri anlamına gelir.

28 "Konteyner gemisi", ambarlarda ve güvertede konteynerlerin taşınması için özel olarak tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.

29 "Genel kargo gemisi", esas olarak genel yük taşımacılığı için tasarlanmış, çok güverteli veya tek güverteli bir gövdeye sahip bir gemi anlamına gelir. Bu tanım, genel kargo gemileri için referans hatlarının hesaplanmasına dahil edilmeyen canlı hayvan taşıyıcı, barç taşıyıcı, ağır yük taşıyıcı, yat taşıyıcı, nükleer yakıt taşıyıcı gibi özel kuru yük gemilerini kapsamaz.

30 "Frigorifik yük taşıyıcısı", ambarlarda soğutulmuş yüklerin taşınması için özel olarak tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.

31 "Kombine taşıyıcı", dökme olarak hem sıvı hem de kuru yük ile %100 dedeyt yüklemek üzere tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.

32 "Yolcu gemisi", 12'den fazla yolcu taşıyan bir gemi anlamına gelir.

33 "Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcı)", boş araba ve kamyonların taşınması için tasarlanmış çok katlı bir ro-ro yük gemisi anlamına gelir.

34 "Ro-ro yük gemisi", ro-ro yük taşıma birimlerinin taşınması için tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.

35 "Ro-ro yolcu gemisi", ro-ro yük mahalleri olan bir yolcu gemisi anlamına gelir.

-5-

36 "Elde edilen EEDI", bu Ekin 20. kuralına uygun olarak tek bir gemi tarafından elde edilen EEDI değeridir.

37 "Gerekli EEDI", belirli gemi tipi ve boyutu için bu Ekin 21. kuralında izin verilen elde edilen EEDI'nın maksimum değeridir."

BÖLÜM 2

SÖRVEY, BELGELENDİRME VE KONTROL ARAÇLARI

Kural 5

Sörveyler

4 Paragraf 1, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

"1 400 gros ton ve üzerindeki her gemi ve her türlü sabit ve yüzer sondaj kulesi veya diğer platformlar, bu Ek'in 3. bölümünün gereklerine uygunluğu sağlamak için aşağıda belirtilen sörveylere tabidir:

- .1 Gemi hizmete alınmadan veya bu Ek'in 6. kuralı uyarınca gerekli belgeler ilk kez düzenlenmeden önce bir başlangıç sörveyi. Bu sörvey, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin bu Ek'in 3. bölümünün yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır;
- .2 Bu Ek'teki kural 9.2, 9.5, 9.6 ve 9.7'nin geçerli olduğu durumlar haricinde, beş yılı aşmamak kaydıyla İdare tarafından belirlenen aralıklarla yapılacak bir yenileme sörveyi. Bu yenileme sörveyi, ekipmanların, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin bu Ek'in 3. bölümünün yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılır;
- .3 Bu kuralda paragraf 1.4'te belirtilen yıllık sörveylerden birinin yerini almak üzere, belgenin ikinci yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde veya belgenin üçüncü yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde yapılacak olan bir ara sörvey. Ara sörvey, ekipmanların ve düzenlemelerin bu Ek'in 3. bölümünün yürürlükteki hükümlerine tam olarak uygun ve iyi durumda olduğundan emin olacak şekilde yapılır. Bu ara sörveyler, bu Ek'teki kural 6 veya 7 kapsamında düzenlenen IAPP Sertifikasında onaylanır;
- .4 Paragraf 1.1'de bahsedilen ekipmanlar, sistemler, donanımlar, mekanizmalar ve malzemelerin genel bir muayenesi de dahil olmak üzere, bu unsurların bu kuraldaki paragraf 5'e uygun olarak bakımlarının yapıldığından ve geminin kullanılacağı hizmet için yeterli seviyede bulunduğundan emin olmak için, belgenin her yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde yapılacak bir yıllık sörvey. Bu yıllık sörveyler, bu Ek'teki kural 6 veya 7 kapsamında düzenlenen IAPP Sertifikasında onaylanır; ve

-6-

- 5 Bu kuralın 5. paragrafında belirtilen şekilde herhangi bir önemli onarım veya yenileme yapıldığında veya bu kuralın 6. paragrafında belirtilen incelemelerden kaynaklanan bir onarımdan sonra, duruma göre genel veya kısmi bir ilave sörvey yapılır. Bu sörvey, gerekli onarım veya yenilemelerin etkili bir şekilde yapıldığından, bu onarım veya yenilemelerin malzeme ve işçiliğinin her bakımından uygun olduğundan ve geminin her bakımından bu Ek'teki bölüm 3'ün gerekliliklerine uygun olduğundan emin olacak şekilde gerçekleştirilir."

5 *Paragraf 2, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*

"2 400 gros ton altındaki gemilerde, İdare, bu Ek'in 3. bölümünün uygulanabilir hükümlerine uyulmasını sağlamak için uygun önlemleri alabilir."

6 *Mevcut paragraf 3'ten sonra, aşağıdaki yeni paragraf 4 eklenmiştir:*

"4 Bu Ek'in 4. bölümünün geçerli olduğu gemiler, Örgüt tarafından kabul edilen rehberler dikkate alınarak aşağıda belirtilen sörveylere tabidir:

- 1 Yeni bir gemi hizmete girmeden ve Uluslararası Enerji Verimliliği Belgesi düzenlenmeden önce bir başlangıç sörveyi. Bu sörveye, geminin elde edilen EEDI değerinin bu Ek'in 4. bölümündeki gerekliliklere uygun olduğu ve bu Ek'in 22. kuralında öngörülen SEEMP'nin gemide olduğu doğrulanır;
- 2 Bu kuralın geçerli olduğu bir gemide büyük bir makine değişimi yapıldıktan sonra, koşullara göre genel veya kısmi bir sörvey. Bu sörvey, bu Ek'teki kural 2.23'e uygun olarak asıl gemi için belirlenen sözleşme veya omurganın kızağa konulması veya teslim tarihine karşılık gelen aşamada değişim yapılan geminin boyutu ve gemi tipi için geçerli indirgeme faktörüyle, elde edilen EEDI'nın gerektiği gibi yeniden hesaplanmasını ve bu Ek'teki kural 21'ün gerekliliklerini karşılamaını sağlar;
- 3 Yeni veya mevcut bir geminin büyük bir değişiminin, geminin İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edileceği kadar kapsamlı olduğu durumlarda, İdare, elde edilen EEDI üzerinde bir başlangıç sörveyinin gerekliliğini belirler. Bu sörvey, gerekli görülürse, değişime ilişkin sözleşmenin tarihinde veya böyle bir sözleşmenin olmaması halinde değişimin başladığı tarihte değiştirilen geminin boyutu ve tipi için geçerli indirgeme faktörüyle, elde edilen EEDI'nın hesaplanmasını ve bu Ek'in 21. kuralının gerekliliklerini karşılamaını sağlayacaktır. Sörvey ayrıca, bu Ek'in 22. kuralının gerektirdiği SEEMP'nin gemide olduğunu doğrular; ve
- 4 Mevcut gemiler için, bu Ek'teki kural 22'ye göre gemide bir SEEMP bulundurma gerekliliğine uyulduğunun doğrulanması, 1 Ocak 2013 tarihinde ya da sonrasında bu kuralın 1. paragrafında tanımlanan ilk ara veya yenileme sörveyinde (hangisi önceyse) gerçekleştirilecektir;"

-7-

7 *Paragraf 4, paragraf 5 olarak yeniden numaralandırılmıştır.*

8 *Paragraf 5, paragraf 6 olarak yeniden numaralandırılmıştır.*

Kural 6

Sertifika'nın düzenlenmesi veya onaylanması

9 *Başlık, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*

"Sertifika'nın düzenlenmesi veya onaylanması"

10 *Kuralın başlangıcına aşağıdaki yeni alt başlık eklenmiştir:*

"Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası"

11 *Paragraf 2, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*

"2 Bu Ek'in söz konusu geminin İdare'si için yürürlüğe girdiği tarihten önce inşa edilmiş bir gemiye, bu yürürlüğe giriş tarihinden sonraki ilk programlı havuz sövreyinden geç olmamak üzere, ancak her durumda bu tarihten sonra en geç üç yıl içinde bu kuralın 1. paragrafına uygun olarak bir Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası verilir."

12 *Kuralın sonuna, aşağıdaki metin eklenmiştir:*

"Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası

4 400 gros ton ve üzerindeki herhangi bir gemiye, bu geminin diğer Taraf Devletlerin yetki alanındaki limanlara veya açık deniz terminallerine seferlerde bulunmasından önce, bu Ek'teki kural 5.4'ün hükümlerine uygun olarak bir sövreyden sonra bir Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası verilir.

5 Bu sertifika, İdare tarafından veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş tarafından verilir veya onaylanır. İdare, her halükarda Sertifika'nın tüm sorumluluğunu üstlenir."

Kural 7

Başka bir Taraf Devletçe Sertifika düzenlenmesi

13 *Paragraf 1, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*

"1 Bir Taraf Devlet, İdare'nin talebi üzerine, bir geminin sövreyini yaptırabilir ve bu Ek'in ilgili hükümlerine uyulduğuna ikna olması halinde, gemi için bir Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası veya bir Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası düzenler veya düzenlenmesi için yetki verir ve uygun olduğu durumlarda, bu Ek'e uygun olarak bu Sertifika'nın gemide olduğunu onaylar veya onaylaması için yetki verir."

14 *Paragraf 4, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*

"4 Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için, Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası veya Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası düzenlenmez."

Kural 8

Sertifika biçimi

- 15 *Başlık, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*
"Sertifika biçimi"
- 16 *Aşağıdaki alt başlık eklenmiştir ve mevcut kural, paragraf 1 olarak yeniden numaralandırılmıştır:*
"Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası"
- 17 *Kuralın sonuna, aşağıdaki yeni paragraf 2 eklenmiştir:*
"Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası"
2 Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası, bu Ek'in lahika VIII'inde verilen örneğe uygun biçimde düzenlenecek ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Belgeyi veren Taraf Devletin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır."

Kural 9

Sertifikanın Süresi ve Geçerliliği

- 18 *Başlık, aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:*
"Sertifikanın Süresi ve Geçerliliği"
- 19 *Kuralın başlangıcına aşağıdaki yeni alt başlık eklenmiştir:*
"Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası"
- 20 *Kuralın sonuna, aşağıdaki metin eklenmiştir:*
"Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası"
10 Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası, aşağıdaki 11. paragraf hükümlerine tabi olarak geminin ömrü boyunca geçerli olacaktır.
11 Bu Ek kapsamında düzenlenen bir Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirir:
.1 gemi hizmetten çekilirse veya gemiye büyük bir değişimden sonra yeni bir sertifika verilirse; veya
.2 geminin başka bir Devletin bayrağına geçirilmesi üzerine, yeni bir sertifika ancak, geminin bu Ek'teki bölüm 4'ün şartlarına uygun olduğuna yeni sertifikayı veren Hükümet'in tamamen ikna olması halinde düzenlenir. Taraflar arasında bir transfer söz konusu olduğunda, transferin yapılmasından itibaren üç ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıma hakkına sahip olduğu bayrağın ait olduğu Taraf Devletin Hükümet'i, geminin bayrak değişimi öncesinde taşıdığı sertifikanın ve varsa ilgili sörvey raporlarının suretlerini İdare'ye en kısa zamanda iletir."

Kural 10*Operasyonel Gerekliliklere Dair Liman Devleti Denetimi*

21 *Kuralın sonuna, aşağıdaki yeni paragraf 5 eklenmiştir:*

"5 Bu Ekin 4. Bölümü ile ilgili olarak, herhangi bir liman Devleti denetimi, uygun olduğunda, Sözleşmenin 5. maddesi uyarınca gemide geçerli bir Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası bulunduğunu doğrulamakla sınırlı olacaktır."

22 *Ekin sonuna aşağıdaki yeni bölüm 4 eklenmiştir:*

"BÖLÜM 4**GEMİLER İÇİN ENERJİ VERİMLİLİĞİNE İLİŞKİN KURALLAR****Kural 19***Uygulama*

- 1 Bu bölüm, 400 gros ton ve üzerindeki tüm gemiler için geçerlidir,
- 2 Bu bölümün hükümleri aşağıdakiler için geçerli değildir:
 - .1 yalnızca bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devlet'in egemenlik veya yetki alanına tabi sulara seferler yapan gemiler. Ancak Taraf Devletlerden her biri, uygun önlemleri alarak, bu tür gemilerin makul ve uygulanabilir olduğu ölçüde, bu Ek'in 4. bölümünün gerekliliklerine uygun bir şekilde inşa edilmesini ve hareket etmesini sağlamalıdır.
- 3 Bu Ek'in 20 ve 21. kuralları, dizel-elektrik tahrik, türbin tahrik veya hibrit tahrik sistemi olan gemiler için geçerli değildir.
- 4 Bu kuralın 1. paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, İdare, 400 groston ve üzeri bir geminin bu Ek'teki kural 20 ve 21'e uyma zorunluluğundan vazgeçebilir.
- 5 Bu kuralın 4. paragrafındaki hüküm, aşağıdaki özelliklere sahip 400 groston ve üzerindeki gemiler için geçerli değildir:
 - .1 inşa sözleşmesi 1 Ocak 2017 tarihinde veya sonrasında imzalanmış olan; veya
 - .2 bir inşa sözleşmesi yoksa 1 Temmuz 2017'de veya sonrasında omurgası kızağa konan veya benzer bir inşa aşamasında olan; veya
 - .3 teslim tarihi 1 Temmuz 2019 veya sonrasında olan; veya
 - .4 1 Ocak 2017 tarihinde veya sonrasında bu Ek'in 2.24. kuralında tanımlandığı gibi bu Ek'in 5.4.2 ve 5.4.3 kurallarının geçerli olmasına neden olan büyük bir değişim yapılan yeni veya mevcut bir gemi.
- 6 4. paragrafın uygulanmasına izin veren veya bu paragrafın uygulanmasını askıya alan, geri çeken veya kendi bayrağını taşımaya yetkili bir gemiye söz konusu paragrafın uygulanmasını reddeden bir Taraf Devlet İdaresi,

mevcut Protokolün Taraflarının bilgilendirilmesi için Örgüte olayın ayrıntılarını derhal bildirecektir.

Kural 20

Elde Edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (elde edilen EEDI)

- 1 Elde edilen EEDI, aşağıdaki gemiler için hesaplanacaktır:
 - .1 her yeni gemi;
 - .2 büyük makine değişimi yapılan her yeni gemi; ve
 - .3 İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edilecek kadar kapsamlı bir büyük makine değişimi yapılmış her yeni veya mevcut gemi.

Bunlar, bu Ek'teki kural 2.25 ila 2.35'teki kategorilerden birine veya birden fazlasına giren gemilerdir. Elde edilen EEDI, her gemiye özel olacak ve enerji verimliliği açısından geminin tahmini performansını gösterecek ve elde edilen EEDI'nin hesaplanması için gerekli bilgileri içeren ve hesaplama sürecini gösteren EEDI teknik dosyası ile birlikte saklanacaktır. Elde edilen EEDI, EEDI teknik dosyasına dayalı olarak, İdare veya İdare'nin usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş tarafından doğrulanacaktır.

- 2 Elde edilen EEDI, Örgüt tarafından oluşturulan rehberler dikkate alınarak hesaplanacaktır,

Kural 21

Gerekli EEDI

- 1 Bu Ekin kural 2.25 ila 2.31'de yer alan kategorilerden biri veya daha fazlasına giren ve bu bölümün geçerli olduğu her bir:

- .1 yeni gemi;
- .2 büyük makine değişimi yapılan yeni gemi; ve
- .3 İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edilecek kadar kapsamlı bir büyük makine değişimi yapılmış yeni veya mevcut gemi için,

elde edilen EEDI aşağıdaki gibi olacaktır:

Elde edilen EEDI \leq Gerekli EEDI = $(1-X/100) \times$ Referans hattı değeri,

burada X, EEDI referans hattına göre gerekli EEDI için tablo 1'de belirtilen indirgeme faktörüdür.

- 2 İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edilecek kadar kapsamlı bir büyük değişim yapılmış her yeni ve mevcut gemi için, elde edilen EEDI hesaplanacak ve değişim sözleşmesinin yapıldığı tarihte veya böyle bir sözleşme olmaması durumunda değişimin başlangıç tarihinde değiştirilen geminin boyutu ve türü için geçerli indirgeme faktörü ile paragraf 21.1'in gerekliliklerini karşılayacaktır.

Tablo 1. EEDI referans hattına göre EEDI için indirgeme faktörleri (yüzde olarak)

Gemi Tipi	Boyut	Aşama 0 1 Ocak 2013 - 1 Ara 2014	Aşama 1 1 Ocak 2015 - 31 Ara 2019	Aşama 2 1 Ocak 2020 - 31 Ara 2024	Aşama 3 1 Ocak 2025 ve sonrası
Dökme yük gemisi	20.000 DWT ve üzeri	0	10	20	30
	10.000- 20.000 DWT	-	0-10*	0-20*	0-30*
Gaz taşıyıcı	10.000 DWT ve üzeri	0	10	20	30
	2.000-10.000 DWT	-	0-10*	0-20*	0-30*
Tanker	20.000 DWT ve üzeri	0	10	20	30
	4.000-20.000 DWT	-	0-10*	0-20*	0-30*
Konteyner gemisi	15.000 DWT ve üzeri	0	10	20	30
	10.000- 15.000 DWT	-	0-10*	0-20*	0-30*
Genel Kargo gemileri	15.000 DWT ve üzeri	0	10	15	30
	3.000-15.000 DWT	-	0-10*	0-15*	0-30*
Frigorifik yük taşıyıcısı	5.000 DWT ve üzeri	0	10	15	30
	3.000-5.000 DWT	-	0-10*	0-15*	0-30*
Kombine taşıyıcı	20.000 DWT ve üzeri	0	10	20	30
	4.000-20.000 DWT	-	0-10*	0-20*	0-30*

* Gemi boyutuna bağlı olarak iki değer arasında doğrusal olarak interpolasyon yapılacak indirgeme faktörü. İndirgeme faktörünün daha düşük değeri, daha küçük gemi boyutu için uygulanacaktır.

"-" işareti, gerekli EEDI'nın geçerli olmadığı anlamına gelir.

3 Referans hattı değerleri aşağıdaki gibi hesaplanacaktır:

$$\text{Referans hattı değeri} = a \times b^{-c}$$

burada a, b ve c, tablo 2'de verilen parametrelerdir.

Tablo 2. Farklı gemi tipleri için referans değerlerin belirlenmesine yönelik parametreler

Kural 2'de tanımlanan gemi tipi	a	b	c
2.25 Dökme yük gemisi	961,79	Geminin DWT'si	0,477
2.26 Gaz taşıyıcı	1120.00	Geminin DWT'si	0,456
2.27 Tanker	1218.80	Geminin DWT'si	0,488
2.28 Konteyner gemisi	174,22	Geminin DWT'si	0,201
2.29 Genel kargo gemisi	107,48	Geminin DWT'si	0,216
2.30 Soğutmalı yük taşıyıcısı	227,01	Geminin DWT'si	0,244
2.31 Kombine taşıyıcı	1219.00	Geminin DWT'si	0,488

4 Bir geminin tasarımı, tablo 2'de belirtilen gemi tipi tanımlarından birden fazlasının kapsamına girmesine olanak tanıyorsa, gemi için gerekli EEDI, gereken en katı (en düşük) EEDI olacaktır.

5 Bu kuralın geçerli olduğu her gemi için, kurulu tahrik gücü, Örgüt tarafından hazırlanacak rehberlerde tanımlandığı şekilde olumsuz koşullar altında geminin manevra kabiliyetini korumak için ihtiyaç duyulan tahrik gücünden az olmayacaktır.

6 Aşama 1'in başında ve Aşama 2'nin ortasında, Örgüt, teknolojik gelişmelerin durumunu gözden geçirecek ve gerekli olduğu kanıtlanırsa, zaman dilimlerini, ilgili gemi tipleri için EEDI referans hattı parametrelerini ve bu kuralda belirtilen indirgeme oranlarını değiştirecektir.

Kural 22*Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP)*

1 Her gemi, gemiye özel bir Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) bulunduracaktır. Bu, geminin Emniyet Yönetim Sisteminin (SMS) bir parçasını oluşturabilir.

2 SEEMP, Örgüt tarafından oluşturulan rehberler dikkate alınarak hazırlanacaktır.

Kural 23*Gemilerin enerji verimliliğinin iyileştirilmesine ilişkin teknik iş birliği ve teknoloji transferinin teşvik edilmesi*

1 İdareler, teknik yardım talep eden Devletlere, Örgüt ve diğer uluslararası kuruluşlarla iş birliği içinde, uygun olduğu şekilde doğrudan veya Örgüt aracılığıyla destek sağlayacaktır.

2 Bir Tarafın İdaresi, başta 19.4 ila 19.6 numaralı kural olmak üzere bu Ek'in 4. bölümünün gereklerini yerine getirmek için alınan önlemlere ilişkin olarak, özellikle gelişmekte olan Devletler olmak üzere teknik yardım talep eden Devletlerle bilgi alışverişini, teknolojinin geliştirilmesini ve transferini teşvik etmek için ulusal yasalarına, yönetmeliklerine ve politikalarına tabi olarak diğer Taraflarla aktif olarak iş birliği yapacaktır.

-13-

23 *Ek'in sonuna aşağıdaki yeni zeyil VIII eklenmiştir:*

"LAHİKA VIII

Uluslararası Enerji Verimliliği (IEE) Sertifikası Formu

ULUSLARARASI ENERJİ VERİMLİLİĞİ SERTİFİKASI

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) değişiklik yapan MEPC.203(62) sayılı kararla tadil edildiği şekliyle 1997 tarihli Protokol'ün hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(Taraflın tam adı)

Yetkili:

(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi veya kuruluşun
tam adı)

-14-

Gemi bilgileri

Geminin adı

Ayır edici rakam veya harfler

Bağlama limanı

Gros ton

IMO numarası

BU SERTİFİKA AŞAĞIDAKİLERİ ONAYLAR:

- 1 Gemi, Sözleşme'nin VI. Ek'indeki 5.4. kuralın gerekliliklerine uygun olarak sörveye tabi tutulmuştur; ve
- 2 Sörvey geminin, kural 20, 21 ve 22'nin ilgili gerekliliklerine uygun olduğunu gösterir.

Bu Sertifikanın dayanağı olan sörvemin tamamlanma tarihi: (gg/aa/yyyy)

Verildiği yer

(Belgenin verildiği yer)

(gg/aa/yyyy): _____
(Veriliş tarihi)

(Belgeyi düzenleyen yetkilinin imzası)

(Yetkili makamın mührü veya damgası)

**Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikasına İlav
(IEE Sertifikası)****ENERJİ VERİMLİLİĞİNE İLİŞKİN İNŞA KAYDI****Notlar:**

- 1 Bu Kayıt kalıcı olarak IEE Sertifikası'na eklenecektir. IEE Sertifikası her zaman gemide mevcut olacaktır.
- 2 Bu kayıt asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Sertifika'yı veren Taraf Devlet'in resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.
- 3 Kutulara , "evet" ve "geçerli" yanıtı için çarpı (x) ya da "hayır" ve "uygun değil" yanıtı için (-) işareti konulacaktır.
- 4 Aksi belirtilmedikçe, bu Kayıt'ta belirtilen kurallarda Sözleşme'nin VI. Ek'indeki kurallara atıfta bulunulur ve kararlar veya genelgelere Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilenlere atıfta bulunulur.

1 Gemi bilgileri

- 1.1 Geminin adı
- 1.2 IMO numarası
- 1.3 İnşa sözleşmesinin tarihi
- 1.4 Gros ton
- 1.5 Dedveyt
- 1.6 Gemi tipi*.....

2 Tahrik sistemi

- 2.1 Dizel tahrikli
- 2.2 Dizel-elektrik tahrikli
- 2.3 Türbin tahrikli.....
- 2.4 Hibrit tahrikli
- 2.5 Yukarıdakilerden herhangi biri dışındaki tahrik sistemi

* Kural 2'de belirtilen tanımlara uygun olarak gemi tipini girin. Kural 2'de tanımlanan birden fazla gemi tipine uyan gemiler, en sıkı (en düşük) gerekli EEDI'ya sahip gemi tipi olarak kabul edilmelidir. Gemi, kural 2'de tanımlanan gemi tiplerine uymuyorsa, "Kural 2'de tanımlanan gemi tipleri dışındaki bir gemi" ifadesini girin.

-16-

3 Elde Edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI)

- 3.1 Kural 20.1 uyarınca Elde Edilen EEDI, Elde Edilen EEDI'nin hesaplanması sürecini de gösteren EEDI teknik dosyasında yer alan bilgilere dayanarak hesaplanır.....
Elde Edilen EEDI:gram-CO₂/ton-mile
- 3.2 Elde Edilen EEDI aşağıdaki nedenlerle hesaplanmamaktadır:
- 3.2.1 gemi, kural 2.23 tanımlandığı gibi yeni bir gemi olmadığı için kural 20.1 kapsamında muaftır.....
- 3.2.2 Kural 19.3 uyarınca tahrik sisteminin tipi muaftır.....
- 3.2.3 Kural 19.4'e uygun olarak kural 20'nin gerekliliğinden gemi İdare'si tarafından feragat edilmiştir.....
- 3.2.4 Kural 20.1 uyarınca gemi tipi muaftır.....

4 Gerekli EEDI

- 4.1 Gerekli EEDI:.....gram-CO₂/ton-mile
- 4.2 Gerekli EEDI, aşağıdaki nedenlerle geçerli değildir:
- 4.2.1 gemi, kural 2.23 tanımlandığı gibi yeni bir gemi olmadığı için kural 21.1 kapsamında muaftır.....
- 4.2.2 Kural 19.3 uyarınca tahrik sisteminin tipi muaftır.....
- 4.2.3 Kural 19.4'e uygun olarak kural 21'nin gerekliliğinden gemi İdare'si tarafından feragat edilmiştir.....
- 4.2.4 Kural 21.1 uyarınca gemi tipi muaftır.....
- 4.2.5 geminin kapasitesi, kural 21.2 Tablo 1'deki minimum kapasite eşliğinin altındadır.....

5 Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı

- 5.1 Gemiye, kural 22'ye uygun bir Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) verilmiştir.....

6 EEDI teknik dosyası

- 6.1 IEE Sertifikası, kural 20.1 'e uygun olarak EEDI teknik dosyası ile birlikte kullanılır.....
- 6.2 EEDI teknik dosyası tanımlama/doğrulama numarası.....
- 6.3 EEDI teknik dosyası doğrulama tarihi.....

-17-

Bu Kayıt'ın her bakımdan doğru olduğu ONAYLANMIŞTIR.

Verildiği yer

(Kaydın düzenlendiği yer)

(gg/aa/yyyy):

(Veriliş tarihi)

(Kaydı düzenleyen yetkilinin imzası)

(Yetkili makamın mührü veya damgası)*

RESOLUTION MEPC.203(62)

Adopted on 15 July 2011

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER that the revised Annex VI was adopted by resolution MEPC.176(58) and entered into force on 1 July 2010,

RECOGNIZING that the amendments to Annex VI and inclusion of a new chapter 4 intend to improve energy efficiency for ships through a set of technical performance standards, which would result in reduction of emissions of any substances that originate from fuel oil and its combustion process, including those already controlled by Annex VI,

RECOGNIZING ALSO that adoption of the amendments to Annex VI in no way prejudices the negotiations held in other international fora, such as the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), nor affect the positions of the countries that participate in such negotiations,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI for inclusion of regulations on energy efficiency for ships,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2012, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its Annex; and
6. INVITES the Parties to MARPOL Annex VI and other Member Governments to bring the amendments to MARPOL Annex VI to the attention of shipowners, ship operators, shipbuilders, ship designers, marine diesel engine and equipment manufacturers as well as any other interested groups.

ANNEX

**AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI ON REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF
AIR POLLUTION FROM SHIPS BY INCLUSION OF NEW REGULATIONS ON
ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS**

CHAPTER 1

GENERAL

Regulation 1

Application

- 1 *The regulation is amended as follows:*

"The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise in regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 and 22 of this Annex."

Regulation 2

Definitions

- 2 *Paragraph 21 is amended as follows:*

"21 *Tanker* in relation to regulation 15 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention."

- 3 *The following is added at the end of regulation 2:*

"For the purpose of chapter 4 of this Annex:

22 "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

23 "New ship" means a ship:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013;
or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2013;
or
- .3 the delivery of which is on or after 1 July 2015.

24 "Major Conversion" means in relation to chapter 4 of this Annex a conversion of a ship:

- .1 which substantially alters the dimensions, carrying capacity or engine power of the ship; or
- .2 which changes the type of the ship; or
- .3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong the life of the ship; or
- .4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship; or
- .5 which substantially alters the energy efficiency of the ship and includes any modifications that could cause the ship to exceed the applicable required EEDI as set out in regulation 21 of this Annex.

25 "Bulk carrier" means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as defined in regulation 1 of chapter XII of SOLAS 74 (as amended), but excluding combination carriers.

26 "Gas carrier" means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.

27 "Tanker" in relation to chapter 4 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

28 "Containership" means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.

29 "General cargo ship" means a ship with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo. This definition excludes specialized dry cargo ships, which are not included in the calculation of reference lines for general cargo ships, namely livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier.

30 "Refrigerated cargo carrier" means a ship designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.

31 "Combination carrier" means a ship designed to load 100% deadweight with both liquid and dry cargo in bulk.

32 "Passenger ship" means a ship which carries more than 12 passengers.

33 "Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)" means a multi deck roll-on/roll-off cargo ship designed for the carriage of empty cars and trucks.

34 "Ro-ro cargo ship" means a ship designed for the carriage of roll-on/roll-off cargo transportation units.

35 "Ro-ro passenger ship" means a passenger ship with roll-on/roll-off cargo spaces.

36 "Attained EEDI" is the EEDI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 20 of this Annex.

37 "Required EEDI" is the maximum value of attained EEDI that is allowed by regulation 21 of this Annex for the specific ship type and size."

CHAPTER 2

SURVEY, CERTIFICATION AND MEANS OF CONTROL

Regulation 5

Surveys

4 *Paragraph 1 is amended as follows:*

"1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig and other platforms shall, to ensure compliance with the requirements of chapter 3 of this Annex, be subject to the surveys specified below:

- .1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex;
- .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of chapter 3 of this Annex;
- .3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;
- .4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 5 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and

5. An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 5 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 6 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of chapter 3 of this Annex."
- 5 *Paragraph 2 is amended as follows:*
- "2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of chapter 3 of this Annex are complied with."
- 6 *A new paragraph 4 is added after existing paragraph 3 as follows:*
- "4 Ships to which chapter 4 of this Annex applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account guidelines adopted by the Organization:
- .1 An initial survey before a new ship is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued. The survey shall verify that the ship's attained EEDI is in accordance with the requirements in chapter 4 of this Annex, and that the SEEMP required by regulation 22 of this Annex is on board;
 - .2 A general or partial survey, according to the circumstances, after a major conversion of a ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 21 of this Annex, with the reduction factor applicable to the ship type and size of the converted ship in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original ship in accordance with regulation 2.23 of this Annex;
 - .3 In cases where the major conversion of a new or existing ship is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the Administration shall determine the necessity of an initial survey on attained EEDI. Such a survey, if determined necessary, shall ensure that the attained EEDI is calculated and meets the requirement of regulation 21 of this Annex, with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion. The survey shall also verify that the SEEMP required by regulation 22 of this Annex is on board; and
 - .4 For existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 22 of this Annex shall take place at the first intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2013."

7 *Paragraph 4 is renumbered paragraph 5.*

8 *Paragraph 5 is renumbered paragraph 6.*

Regulation 6

Issue or endorsement of a Certificate

9 *The heading is amended as follows:*

"Issue or endorsement of Certificates"

10 *The following sub-heading is added at the beginning of the regulation:*

"International Air Pollution Prevention Certificate"

11 *Paragraph 2 is amended as follows:*

"2 A ship constructed before the date this Annex enters into force for that particular ship's Administration, shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date."

12 *The following is added at the end of the regulation:*

"International Energy Efficiency Certificate

4 An International Energy Efficiency Certificate for the ship shall be issued after a survey in accordance with the provisions of regulation 5.4 of this Annex to any ship of 400 gross tonnage and above before that ship may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties.

5 The certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or any organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate."

Regulation 7

Issue of a Certificate by another Party

13 *Paragraph 1 is amended as follows:*

"1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the applicable provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issuance of an International Air Pollution Prevention Certificate or an International Energy Efficiency Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of such certificates on the ship, in accordance with this Annex."

14 *Paragraph 4 is amended as follows:*

"4 No International Air Pollution Prevention Certificate or International Energy Efficiency Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party."

Regulation 8

Form of Certificate

15 *The heading is amended as follows:*

"Form of Certificates"

16 *The following subheading is added, and the existing regulation is renumbered as paragraph 1:*

"International Air Pollution Prevention Certificate"

17 *The following new paragraph 2 is added at the end of the regulation:*

"International Energy Efficiency Certificate

2 The International Energy Efficiency Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix VIII to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy."

Regulation 9

Duration and Validity of Certificate

18 *The heading is amended as follows:*

"Duration and Validity of Certificates"

19 *The following subheading is added at the beginning of the regulation:*

"International Air Pollution Prevention Certificate"

20 *The following is added at the end of the regulation:*

"International Energy Efficiency Certificate

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or
- .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of chapter 4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports."

Regulation 10

Port State Control on Operational Requirements

21 *A new paragraph 5 is added at the end of the regulation as follows:*

"5 In relation to chapter 4 of this Annex, any port State inspection shall be limited to verifying, when appropriate, that there is a valid International Energy Efficiency Certificate on board, in accordance with article 5 of the Convention."

22 *A new chapter 4 is added at the end of the Annex as follows:*

"CHAPTER 4

REGULATIONS ON ENERGY EFFICIENCY FOR SHIPS

Regulation 19

Application

1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.

2 The provisions of this chapter shall not apply to:

.1 ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. However, each Party should ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships are constructed and act in a manner consistent with the requirements of chapter 4 of this Annex, so far as is reasonable and practicable.

3 Regulations 20 and 21 of this Annex shall not apply to ships which have diesel-electric propulsion, turbine propulsion or hybrid propulsion systems.

4 Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this regulation, the Administration may waive the requirement for a ship of 400 gross tonnage and above from complying with regulations 20 and 21 of this Annex.

5 The provision of paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships of 400 gross tonnage and above:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2019; or

.4 in cases of a major conversion of a new or existing ship, as defined in regulation 2.24 of this Annex, on or after 1 January 2017, and in which regulations 5.4.2 and 5.4.3 of this Annex apply.

6 The Administration of a Party to the present Convention which allows application of paragraph 4, or suspends, withdraws or declines the application of that paragraph, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the

Organization for circulation to the Parties to the present Protocol particulars thereof, for their information.

Regulation 20*Attained Energy Efficiency Design Index (Attained EEDI)*

- 1 The attained EEDI shall be calculated for:
 - .1 each new ship;
 - .2 each new ship which has undergone a major conversion; and
 - .3 each new or existing ship which has undergone a major conversion, that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship,

which falls into one or more of the categories in regulations 2.25 to 2.35 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.

- 2 The attained EEDI shall be calculated taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 21*Required EEDI*

- 1 For each:
 - .1 new ship;
 - .2 new ship which has undergone a major conversion; and
 - .3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship,

which falls into one of the categories defined in regulations 2.25 to 2.31 of this Annex and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = (1-X/100) \times \text{Reference line value}$$

where X is the reduction factor specified in Table 1 for the required EEDI compared to the EEDI Reference line.

- 2 For each new and existing ship that has undergone a major conversion which is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the attained EEDI shall be calculated and meet the requirement of paragraph 21.1 with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion.

Table 1. Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI Reference line

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Gas carrier	10,000 DWT and above	0	10	20	30
	2,000 – 10,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
Containership	15,000 DWT and above	0	10	20	30
	10,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*
General Cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10	15	30
	3,000 – 5,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10	20	30
	4,000 – 20,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*	0-30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon vessel size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

n/a means that no required EEDI applies.

3 The Reference line values shall be calculated as follows:

$$\text{Reference line value} = a \times b^{-c}$$

where a, b and c are the parameters given in Table 2.

Table 2. Parameters for determination of reference values for the different ship types

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.25 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship	0.477
2.26 Gas carrier	1120.00	DWT of the ship	0.456
2.27 Tanker	1218.80	DWT of the ship	0.488
2.28 Containership	174.22	DWT of the ship	0.201
2.29 General cargo ship	107.48	DWT of the ship	0.216
2.30 Refrigerated cargo carrier	227.01	DWT of the ship	0.244
2.31 Combination carrier	1219.00	DWT of the ship	0.488

4 If the design of a ship allows it to fall into more than one of the ship type definitions specified in table 2, the required EEDI for the ship shall be the most stringent (the lowest) required EEDI.

5 For each ship to which this regulation applies, the installed propulsion power shall not be less than the propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the ship under adverse conditions as defined in the guidelines to be developed by the Organization.

6 At the beginning of Phase 1 and at the midpoint of Phase 2, the Organization shall review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates set out in this regulation.

Regulation 22*Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)*

1 Each ship shall keep on board a ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). This may form part of the ship's Safety Management System (SMS).

2 The SEEMP shall be developed taking into account guidelines adopted by the Organization.

Regulation 23*Promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships*

1 Administrations shall, in co-operation with the Organization and other international bodies, promote and provide, as appropriate, support directly or through the Organization to States, especially developing States, that request technical assistance.

2 The Administration of a Party shall co-operate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States which request technical assistance, particularly developing States, in respect of the implementation of measures to fulfil the requirements of chapter 4 of this Annex, in particular regulations 19.4 to 19.6."

23 *A new appendix VIII is added at the end of the Annex as follows:*

"APPENDIX VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate

INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended by resolution MEPC.203(62), to amend the International Convention for the Prevention of Pollution by Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(Full designation of the Party)

by
(Full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

IMO Number

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5.4 of Annex VI of the Convention; and
- 2 That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulation 20, regulation 21 and regulation 22.

Completion date of survey on which this Certificate is based: (dd/mm/yyyy)

Issued at
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized official
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Supplement to the International Energy Efficiency Certificate
(IEE Certificate)**

RECORD OF CONSTRUCTION RELATING TO ENERGY EFFICIENCY

Notes:	
1	This Record shall be permanently attached to the IEE Certificate. The IEE Certificate shall be available on board the ship at all times.
2	The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
3	Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate.
4	Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations in Annex VI of the Convention, and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 IMO number
- 1.3 Date of building contract
- 1.4 Gross tonnage
- 1.5 Deadweight
- 1.6 Type of ship

2 Propulsion system

- 2.1 Diesel propulsion
- 2.2 Diesel-electric propulsion
- 2.3 Turbine propulsion
- 2.4 Hybrid propulsion
- 2.5 Propulsion system other than any of the above

Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If ship does not fall into the ship types defined in regulation 2, insert "Ship other than any of the ship type defined in regulation 2".

3 Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

3.1 The Attained EEDI in accordance with regulation 20.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file which also shows the process of calculating the Attained EEDI.

The Attained EEDI is: grams-CO₂/tonne-mile

3.2 The Attained EEDI is not calculated as:

3.2.1 the ship is exempt under regulation 20.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23

3.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3

3.2.3 the requirement of regulation 20 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4

3.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 20.1

4 Required EEDI

4.1 Required EEDI is: grams-CO₂/tonne-mile

4.2 The required EEDI is not applicable as:

4.2.1 the ship is exempt under regulation 21.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.23

4.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3

4.2.3 the requirement of regulation 21 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4

4.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 21.1

4.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in Table 1 of regulation 21.2

5 Ship Energy Efficiency Management Plan

5.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 22

6 EEDI technical file

6.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 20.1

6.2 The EEDI technical file identification/verification number

6.3 The EEDI technical file verification date

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(Place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy):
(Date of issue) (Signature of duly authorized official
issuing the Record)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

MEPC.216(63) SAYILI KARAR
2 Mart 2012 tarihinde kabul edilmiştir

**GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER, 1973**

**(MARPOL Ekleri I, II, IV ve V kapsamında liman kabul tesisleri için yapılan bölgesel
düzenlemeler)**

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

1978 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü birlikte belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekilde 1973 Sözleşmesindeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesinin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini ve 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesiyle ilgili olarak 1978 tarihli Protokolün (bundan böyle "1978 tarihli Protokol" olarak anılacaktır) VI maddesini KAYDEDEREK,

MARPOL 73/78 Ekleri I, II, IV ve V'te yapılacak değişiklik taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. Metni mevcut kararın ekinde yer alan MARPOL 73/78 Ekleri I, II, IV ve V'te yapılan değişiklikleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüte bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 1 Şubat 2013 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın ve Ekte yer alan değişiklik metinlerinin onaylı suretlerini MARPOL 73/78'in tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL 73/78'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EKLERİ I, II, IV VE V'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 *Ek I'in 38. kuralına yeni paragraflar 3bis ve 4bis eklenmiştir:*

3bis Gelişmekte olan küçük ada Devletleri, bu Devletlerin kendine özgü koşulları nedeniyle, bu kuralın 1 ila 3 arasındaki paragraflarının gerekliliklerini karşılamının tek pratik yolunun bölgesel düzenlemeler olduğu durumlarda, bu gereklilikleri bu tür düzenlemelerle karşılayabilir. Bölgesel bir düzenlemeye katılan taraflar, Örgüt tarafından hazırlanan rehberleri dikkate alarak bir Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planı hazırlayacaktır.

Düzenlemeye katılan her bir Taraf Devletlerin Hükümeti, bu Sözleşmenin Taraflarına dağıtılması için Örgütle aşağıdaki hususları istişare edecektir:

- .1 Bölgesel Atık Alım Tesisleri Planında Rehberlerin nasıl dikkate alındığı;
- .2 belirlenen Bölgesel Gemi Atık Kabul Merkezlerinin detayları; ve
- .3 sadece sınırlı tesislere sahip limanların detayları.

4bis Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri, bu Devletlerin kendine özgü koşulları nedeniyle, bu kuralın 4. paragrafındaki gereklilikleri karşılamının tek pratik yolunun bölgesel düzenlemeler olduğu durumlarda, bu gereklilikleri bu tür düzenlemelerle karşılayabilir. Bölgesel bir düzenlemeye katılan taraflar, Örgüt tarafından hazırlanan rehberleri dikkate alarak bir Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planı hazırlayacaktır.

Düzenlemeye katılan her bir Taraf Devletlerin Hükümeti, bu Sözleşmenin Taraflarına dağıtılması için Örgütle aşağıdaki hususları istişare edecektir:

- .1 Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planında Rehberlerin nasıl dikkate alındığı;
- .2 belirlenen Bölgesel Gemi Atık Kabul Merkezlerinin detayları; ve
- .3 sadece sınırlı tesislere sahip limanların detayları,

2 *Ek II'nin 18. kuralına yeni paragraflar 2bis ve 2ter eklenmiştir:*

2bis Gelişmekte olan küçük ada Devletleri, bu Devletlerin kendine özgü koşulları nedeniyle, bu kuralın 1, 2 ve 4 paragraflarındaki gereklilikleri karşılamının tek pratik yolunun bölgesel düzenlemeler olduğu durumlarda, bu gereklilikleri bu tür düzenlemelerle karşılayabilir. Bölgesel bir düzenlemeye katılan taraflar, Örgüt tarafından hazırlanan rehberleri dikkate alarak bir Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planı hazırlayacaktır.

Düzenlemeye katılan her bir Tarafın Hükümeti, bu Sözleşmenin Taraflarına dağıtılması için Örgütle aşağıdaki hususları istişare edecektir:

- .1 Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planında Rehberlerin nasıl dikkate alındığı;
- .2 belirlenen Bölgesel Gemi Atık Kabul Merkezlerinin detayları; ve
- .3 sadece sınırlı tesislere sahip limanların detayları.

2ter Bu ekin 13. kuralı uyarınca bir ön yıkama gereken ve Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planının tahliye limanına uygulanabileceği durumlarda, ön yıkama ve ardından bir atık kabul tesisine boşaltım, bu ekin 13. kuralında belirtildiği gibi veya Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planında belirtilen bir Bölgesel Gemi Atık Kabul Merkezinde gerçekleştirilecektir.

3 Ek IV'ün 12. kuralına yeni paragraf 1bis eklenmiştir:

1 bis Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri, bu Devletlerin kendine özgü koşulları nedeniyle, bu kuralın 1. paragrafındaki gereklilikleri karşılamanın tek pratik yolunun bölgesel düzenlemeler olduğu durumlarda, bu gereklilikleri bu tür düzenlemelerle karşılayabilir. Bölgesel bir düzenlemeye katılan taraflar, Örgüt tarafından hazırlanan yönergeleri dikkate alarak bir Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planı hazırlayacaktır.

Düzenlemeye katılan her bir Taraf Devletlerin Hükümeti, bu Sözleşmenin Taraflarına dağıtılması için Örgütle aşağıdaki hususları istişare edecekler:

- .1 Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planında Rehberlerin nasıl dikkate alındığı;
- .2 belirlenen Bölgesel Gemi Atık Kabul Merkezlerinin detayları; ve
- .3 sadece sınırlı tesislere sahip limanların detayları.

4 Ek V'in 8. kuralına yeni paragraf 2bis eklenmiştir:

2bis Gelişmekte olan küçük ada Devletleri, bu Devletlerin kendine özgü koşulları nedeniyle, bu kuralın 1 ve 2.1 paragraflarındaki gereklilikleri karşılamanın tek pratik yolunun bölgesel düzenlemeler olduğu durumlarda, bu gereklilikleri bu tür düzenlemelerle karşılayabilir. Bölgesel bir düzenlemeye katılan taraflar, Örgüt tarafından hazırlanan rehberleri dikkate alarak bir Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planı hazırlayacaktır.

Düzenlemeye katılan her bir Taraf Devletlerin Hükümeti, bu Sözleşmenin Taraflarına dağıtılması için Örgütle aşağıdaki hususları istişare edecekler:

- .1 Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planında Rehberlerin nasıl dikkate alındığı;
- .2 belirlenen Bölgesel Gemi Atık Kabul Merkezlerinin detayları; ve .3 sadece sınırlı tesislere sahip limanların detayları.
- .3 sadece sınırlı tesislere sahip limanların detayları.

RESOLUTION MEPC.216(63)
Adopted on 2 March 2012

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

**(Regional arrangements for port reception facilities under
MARPOL Annexes I, II, IV and V)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Annexes I, II, IV and V of MARPOL 73/78,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annexes I, II, IV and V of MARPOL 73/78, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 2013 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78 copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I, II, IV AND V

1 *New paragraphs 3bis and 4bis are added to regulation 38 of Annex I:*

3bis Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraphs 1 to 3 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization, for circulation to the Parties of the present Convention:

- .1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;
- .2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and
- .3 particulars of those ports with only limited facilities.

4bis Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraph 4 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

- .1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;
- .2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and
- .3 particulars of those ports with only limited facilities.

2 *New paragraphs 2bis and 2ter are added to regulation 18 of Annex II:*

2bis Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraphs 1, 2 and 4 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

- .1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;
- .2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and
- .3 particulars of those ports with only limited facilities.

2ter Where regulation 13 of this annex requires a prewash and the Regional Reception Facility Plan is applicable to the port of unloading, the prewash and subsequent discharge to a reception facility shall be carried out as prescribed in regulation 13 of this annex or at a Regional Ship Waste Reception Centre specified in the applicable Regional Reception Facility Plan.

3 *New paragraph 1bis is added to regulation 12 of Annex IV:*

1bis Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraph 1 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

- .1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;
- .2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and
- .3 particulars of those ports with only limited facilities.

4 *New paragraph 2bis is added to regulation 8 of Annex V:*

2bis Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraphs 1 and 2.1 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the Arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

- .1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;
- .2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and
- .3 particulars of those ports with only limited facilities.

MEPC.217(63) SAYILI KARAR

2 Mart 2012 tarihinde kabul edilmiştir

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMESİNİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN
DEĞİŞİKLİKLER**

**(MARPOL Ek VI kapsamında atık kabul tesisleri için yapılan bölgesel
düzenlemeler ve 2008 tarihli NO_x Teknik Kodu kapsamında Seçici Katalitik İndirgeme
sistemleri ile donatılmış gemi dizel makinelerinin belgelendirilmesi)**

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1997 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesindeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesinin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesine ilişkin 1978 Protokolünün (bundan böyle "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesini tadil eden 1997 Protokolünün (bundan böyle "1997 Protokolü" olarak anılacaktır) 4. maddesini KAYDEDEREK,

1997 Protokolü ile 1973 Sözleşmesine Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar başlıklı Ek VI'nın (bundan böyle "Ek VI" olarak anılacaktır) eklendiğini KAYDEDEREK,

Gemi Dizel Makinelerinden kaynaklanan Azot Oksitlerin Emisyonunun Kontrolüne İlişkin Teknik Kodunu (NO_x Teknik Kodu) bu Ek kapsamında zorunlu hale getiren MARPOL Ek VI'nın 13. kuralını AYRICA KAYDEDEREK,

MEPC.176(58) sayılı kararla kabul edilen revize Ek VI'nın ve MEPC.177(58) sayılı kararla kabul edilen 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunun 1 Temmuz 2010 tarihinde yürürlüğe girdiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Revize edilmiş Ek VI'da ve 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunda yapılan değişikliklerin taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca, metni, mevcut kararın ekinde belirtilen Ek VI ve 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunda yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Şubat 2013 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. MARPOL 73/78'e Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıdaki 2. paragrafa uygun olarak kabul edilmesi üzerine değişikliklerin 1 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe gireceğini not etmeye DAVET EDER;

MEPC.217(63) SAYILI KARAR

2 Mart 2012 tarihinde kabul edilmiştir

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN
ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın ve Ekte yer alan değişiklik metinlerin onaylı suretlerini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmenin tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmeye Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

**MARPOL EK VI ve 2008 TARİHLİ NO_x TEKNİK KODUNDA YAPILAN
DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL Ek VI'da Yapılan Değişiklikler

1 *Kural 17'ye yeni paragraf 1bis eklenmiştir:*

Ibis Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri, bu Devletlerin kendine özgü koşulları nedeniyle, bu kuralın 1. paragrafındaki gereklilikleri karşılamanın tek pratik yolunun bölgesel düzenlemeler olduğu durumlarda, bu gereklilikleri bu tür düzenlemelerle karşılayabilir. Bölgesel bir düzenlemeye katılan taraflar, Örgüt tarafından hazırlanan rehberleri dikkate alarak bir Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planı hazırlayacaktır.

Düzenlemeye katılan her bir Tarafın Hükümeti, bu Sözleşmenin Taraflarına dağıtılması için Örgütle aşağıdaki hususları istişare edecektir:

- .1 Bölgesel Atık Kabul Tesisleri Planında Rehberlerin nasıl dikkate alındığı;
- .2 belirlenen Bölgesel Gemi Atık Kabul Merkezlerinin detayları; ve
- .3 sadece sınırlı tesislere sahip limanların detayları.

2008 Tarihli NO_x Teknik Kodunda Yapılan Değişiklikler

2 *Mevcut paragraf 2.2.4, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:*

"2.2.4 Test ünitesinde ön sertifikalandırılması yapılmamış makineler

- .1 Boyutları, inşaları ve teslimat programları nedeniyle bir test ünitesinde ön *sertifikalandırılması* yapılmamış makineler mevcuttur. Bu gibi durumlarda, makine imalatçısı, gemi sahibi veya gemi inşacısı, gemide test talebinde bulunmak üzere İdareye başvuruda bulunacaktır. (bkz. 2.1.2.2) Başvuru sahibi, gemide yapılan testin, bu Kodun 5. bölümünde belirtilen bir test ünitesi prosedürünün tüm gerekliliklerini tam olarak karşıladığını İdareye göstermelidir. Herhangi bir geçerli ön *sertifikalandırma işlemi* olmadan gemide başlangıç sürveyi yapılırsa, olası ölçüm sapmalarına hiçbir durumda izin verilmeyecektir. EIAPP Sertifikası verilebilmesi için paragraf 2.2.4.2'de verilen sınırlamalara tabi olarak, *sertifikalandırılması* gemide yapılan makinelerde, bir test ünitesindeki ön *sertifikalandırma* ile aynı prosedürler uygulanır.
- .2 Bu ön *sertifikalandırılma* sürvey prosedürü, Münferit Makine veya yalnızca Ana Makine tarafından temsil edilen bir Makine Grubu için kabul edilebilir, ancak bir Makine Ailesi sertifikası için kabul edilmez."

3 *Paragraf 2.2.5.1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:*

- "1 EIAPP sertifikasına NO_x azaltıcı bir cihaz dahil edilecekse, cihaz, makinenin bir bileşeni olarak tanımlanır ve mevcudiyeti, makinenin Teknik Dosyasına kaydedilir. Teknik ve pratik nedenlerden dolayı kombine testin uygun olmadığı ve paragraf 2.2.4.1'de belirtilen prosedürler uygulanmadığı zaman, İdarenin onayına tabi olarak, makine, NO_x azaltıcı cihaz takılıyken test edilecektir. İkinci durumda, uygulanabilir test prosedürü gerçekleştirilecek ve kombine makine/NO_x azaltıcı cihaz, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak İdare tarafından onaylanacak ve ön sertifikalandırması yapılacaktır. Ancak, bu ön sertifikalandırması paragraf 2.2.4.2'de verilen sınırlamalara tabidir."

RESOLUTION MEPC.217(63)
Adopted on 2 March 2012

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(Regional arrangements for port reception facilities under MARPOL Annex VI and Certification of marine diesel engines fitted with Selective Catalytic Reduction systems under the NO_x Technical Code 2008)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER regulation 13 of MARPOL Annex VI which makes the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines (NO_x Technical Code) mandatory under that Annex,

NOTING ALSO that both the revised Annex VI adopted by resolution MEPC.176(58) and the NO_x Technical Code 2008 adopted by resolution MEPC.177(58) entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI and the NO_x Technical Code 2008,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI and the NO_x Technical Code 2008, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 2013, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 August 2013 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI AND THE NO_x TECHNICAL CODE 2008***Amendments to MARPOL Annex VI*****1** *New paragraph 1bis is added to regulation 17:*

1bis Small Island Developing States may satisfy the requirements in paragraph 1 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

- .1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;
- .2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and
- .3 particulars of those ports with only limited facilities.

Amendments to the NO_x Technical Code 2008**2** *Existing paragraph 2.2.4 is replaced by the following:*

"2.2.4 Engines not pre-certified on a test-bed

- .1 There are engines which, due to their size, construction and delivery schedule, cannot be pre-certified on a test-bed. In such cases, the engine manufacturer, shipowner or shipbuilder shall make application to the Administration requesting an onboard test (see 2.1.2.2). The applicant must demonstrate to the Administration that the onboard test fully meets all of the requirements of a test-bed procedure as specified in chapter 5 of this Code. In no case shall an allowance be granted for possible deviations of measurements if an initial survey is carried out on board a ship without any valid pre-certification test. For engines undergoing an onboard certification test, in order to be issued with an EIAPP Certificate, the same procedures apply as if the engine had been pre-certified on a test-bed, subject to the limitations given in paragraph 2.2.4.2.
- .2 This pre-certification survey procedure may be accepted for an Individual Engine or for an Engine Group represented by the Parent Engine only, but it shall not be accepted for an Engine Family certification."

3 *Paragraph 2.2.5.1 is replaced by the following:*

- "1.1 Where a NO_x-reducing device is to be included within the EIAPP certification, it must be recognized as a component of the engine, and its presence shall be recorded in the engine's Technical File. The engine shall be tested with the NO_x-reducing device fitted unless, due to technical and practical reasons, the combined testing is not appropriate and the procedures specified in paragraph 2.2.4.1 cannot be applied, subject to approval by the Administration. In the latter case, the applicable test procedure shall be performed and the combined engine/NO_x-reducing device shall be approved and pre-certified by the Administration taking into account guidelines developed by the Organization. However, this pre-certification is subject to the limitations given in paragraph 2.2.4.2."

MEPC.235(65) SAYILI KARAR
(17 Mayıs 2013 tarihinde kabul edilmiştir)

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER, 1973

(MARPOL Ek I kapsamında IOPP Sertifikasının Eklerinin Form A ve Form B'si
üzerindeki değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

MARPOL Ek I kapsamında IOPP Sertifikasının Eklerinin Form A ve Form B'si üzerindeki taslak değişiklikleri DEĞERLENDİREREK;

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni, mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL EK I kapsamında IOPP Sertifikasının Eklerinin Form ve Form B'si üzerine yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Nisan 2014 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ekim 2014 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın ve Ekte yer alan değişiklik metinlerinin onaylı suretlerini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ekinin suretlerini, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

**MARPOL EK I KAPSAMINDA IOPP SERTİFİKASININ EKLERİ FORM A VE FORM B
ÜZERİNDEKİ DEĞİŞİKLİKLER**

1 IOPP Sertifikasının Ekinde (Form A) yapılan değişiklikler

Mevcut paragraf 3.2.1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"3.2.1 Petrol kalıntıları (slaç) için insineratör..... □"

2 IOPP Sertifikasının Ekinde (Form B) yapılan değişiklikler

Mevcut paragraf 3.2.1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"3.2.1 Petrol kalıntıları (slaç) için insineratör..... □"

RESOLUTION MEPC.235(65)
(adopted on 17 May 2013)

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

**(Amendments to Form A and Form B of Supplements to the
IOPP Certificate under MARPOL Annex I)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL),

HAVING CONSIDERED draft amendments to Form A and Form B of Supplements to the IOPP Certificate under Annex I of MARPOL,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Form A and Form B of Supplements to the IOPP Certificate under Annex I of MARPOL, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 2014 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 October 2014 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

**AMENDMENTS TO FORM A AND FORM B OF SUPPLEMENTS
TO THE IOPP CERTIFICATE UNDER MARPOL ANNEX I**

1 Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form A)

The existing paragraph 3.2.1 is replaced by the following:

"3.2.1 Incinerator for oil residues (sludge).....□"

2 Amendments to the Supplement to the IOPP Certificate (Form B)

The existing paragraph 3.2.1 is replaced by the following:

"3.2.1 Incinerator for oil residues (sludge).....□"

MEPC.238(65) SAYILI KARAR
(17 Mayıs 2013 tarihinde kabul edilmiştir)

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ
PROTOKOLÜN
EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(RO Kodunun zorunlu hale getirilmesi için MARPOL Ek I ve II'de yapılan
değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

RO Kodunu zorunlu kılmak için MARPOL Ek I ve II'de yapılan değişiklik taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni, mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL EK I ve II'de yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
2. 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünya deniz ticareti filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2014 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
3. Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2015 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
4. Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın ve Ekte yer alan değişiklik metinlerinin onaylı suretlerini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
5. Genel Sekreterden, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK I ve II'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek I'de yapılan değişiklikler

Kural 6

Paragraf 3.1'de son cümledeki mevcut metin aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

“Aşağıdaki şartları karşılması koşuluyla; Klas kuruluşları da dahil olmak üzere bu tür kuruluşlar, bu sözleşmenin hükümlerine ve Örgüt tarafından MEPC.237(65) sayılı kararla kabul edilen, Örgüt tarafından tadil edilebilecek kısım 1 ve kısım 2 (hükümleri zorunlu olarak kabul edilir) ve kısım 3'ten (hükümleri tavsiye niteliğinde kabul edilir) oluşan tanınmış kuruluşlar Koduna (RO Kodu) uygun olarak İdare tarafından yetkilendirilecektir:

- 1 RO Kodunun 1. ve 2. kısmında yapılan değişiklikler, işbu Ekte geçerli olan değişiklik prosedürlerine ilişkin olarak işbu Sözleşmenin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilir, yürürlüğe girer ve geçerli olur;
- 2 RO Kodunun 3. kısmında yapılan değişiklikler, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından Asli Kurallara uygun olarak kabul edilir; ve
- 3 Deniz Emniyeti Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından kabul edilen .1 ve .2'de atıfta bulunulan tüm değişiklikler aynıdır ve uygun olduğu şekilde aynı anda yürürlüğe girer veya geçerli olur.”

MARPOL Ek II'de Yapılan Değişiklikler

Kural 8

Paragraf 2.2'deki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Aşağıdaki şartları karşılması koşuluyla; Klas kuruluşları da dahil olmak üzere bu tür kuruluşlar, bu sözleşmenin hükümlerine ve Örgüt tarafından MEPC.237(65) sayılı kararla kabul edilen, Örgüt tarafından tadil edilebilecek kısım 1 ve kısım 2 (hükümleri zorunlu olarak kabul edilir) ve kısım 3'ten (hükümleri tavsiye niteliğinde kabul edilir) oluşan tanınmış kuruluşlar Koduna (RO Kodu) uygun olarak İdare tarafından yetkilendirilecektir:

- 1 RO Kodunun 1. ve 2. kısmında yapılan değişiklikler, işbu Ekte geçerli olan değişiklik prosedürlerine ilişkin olarak işbu Sözleşmenin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilir, yürürlüğe girer ve geçerli olur;
- 2 RO Kodunun 3. kısmında yapılan değişiklikler, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından Asli Kurallara uygun olarak kabul edilir; ve
- 3 Deniz Emniyeti Komitesi ve Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından kabul edilen .1 ve .2'de atıfta bulunulan tüm değişiklikler aynıdır ve uygun olduğu şekilde aynı anda yürürlüğe girer veya geçerli olur.”

RESOLUTION MEPC.238(65)
(adopted on 17 May 2013)

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

(Amendments to MARPOL Annexes I and II to make the RO Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL),

HAVING CONSIDERED the draft amendments to Annexes I and II of MARPOL to make the RO Code mandatory,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annexes I and II of MARPOL, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2014 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2015 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;
5. REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I AND II

Amendments to MARPOL Annex I

Regulation 6

The existing text of the last sentence of paragraph 3.1 is replaced by the following:

"Such organizations, including classification societies, shall be authorized by the Administration in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for recognized organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization, provided that:

- .1 amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this annex;
- .2 amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure; and
- .3 any amendments referred to in .1 and .2 adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate."

Amendments to MARPOL Annex II

Regulation 8

The existing text of paragraph 2.2 is replaced by the following:

"Such organizations, including classification societies, shall be authorized by the Administration in accordance with the provisions of the present Convention and with the Code for recognized organizations (RO Code), consisting of part 1 and part 2 (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part 3 (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization, provided that:

- .1 amendments to part 1 and part 2 of the RO Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to this annex;
- .2 amendments to part 3 of the RO Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure; and
- .3 any amendments referred to in .1 and .2 adopted by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee are identical and come into force or take effect at the same time, as appropriate."

MEPC.246(66) SAYILI KARAR
(4 Nisan 2014'te kabul edilmiştir)

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(III Kodunun kullanımını zorunlu kılmak için MARPOL Ek I, II, III, IV ve V'e
yapılan değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL 73/78) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

Genel Kurulun, yirmi sekizinci olağan oturumunda A.1070(28) sayılı kararla IMO Belgeleri Uygulama Kodunu (III Kod) kabul ettiğini HATIRLATARAK,

III Kodun kullanımını zorunlu kılmak için MARPOL Ek I, II, III, IV ve V'te yapılması önerilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 Metni mevcut kararın ekinde yer alan MARPOL Ek I, II, III, IV ve V'te yapılan değişiklikleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca KABUL EDER;

2 Ek I'in 44. kuralı, Ek II'nin 19. kuralı, Ek III'ün 10. kuralı, Ek IV'ün 15. kuralı ve Ek V'in 11. kuralı uyarınca, 29, 30, 31 ve 32. paragraflar hariç olmak üzere III Kodunda (A.1070(28) sayılı kararın eki) "meli/-malı" şeklindeki ifadelerin "-ecek/-acak" şeklinde yazılması gerektiğini BELİRLER;

3 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) Maddesi uyarınca, 1 Temmuz 2015'dan önce Sözleşmenin Taraf Devletlerinin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret tonajları, dünya deniz ticareti filosunun gross tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler tarafından bu değişikliklere herhangi bir itiraz bildirilmediği sürece bu değişikliklerin 1 Temmuz 2015'te kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

4 Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 3. paragraf gereğince kabul etmeleri değişikliklerin 1 Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe gireceğini not etmeye DAVET EDER;

5 Genel Sekreterden, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak bu kararın onaylı suretlerinin ve ekte yer alan değişikliklerin metninin MARPOL'ün bütün Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

6 Genel Sekreterden, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK I, II, III, IV VE V'E YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek I'de yapılan değişiklikler

1 Kural 1'in sonuna aşağıdaki 35, 36, 37 ve 38. paragraflar eklenmiştir:

"35 *Denetim*, denetim kriterlerinin ne ölçüde karşılandığını belirlemek amacıyla denetim kanıtları elde etmek ve bunları objektif olarak değerlendirmek için yürütülen sistematik, bağımsız ve belgelenmiş bir süreç anlamına gelir.

36 *Denetim Planı*, Örgüt tarafından geliştirilmiş rehberlerin dikkate alındığı ve Örgüt tarafından oluşturulan IMO Üye Devlet Denetim Planı anlamına gelir.

37 *Uygulama Kodu*, Örgüt tarafından A.1070(28) sayılı kararla kabul edilen IMO Belgeleri Uygulama Kodu (III Kodu) anlamına gelir.

38 *Denetim Standardı*, Uygulama Kodu anlamına gelir.

2 Aşağıdaki yeni bölüm 10 eklenmiştir:

"Bölüm 10 – Bu Sözleşmenin hükümlerine uygunluğun doğrulanması

**Kural 44
Uygulama**

Taraf Devletler, bu Ekte yer alan yükümlülük ve sorumluluklarının yerine getirilmesinde Uygulama Kodu hükümlerini kullanacaktır.

**Kural 45
Uygunluğun doğrulanması**

1 Her bir Taraf Devlet, bu Eke uygunluğu ve bu Ekin uygulanmasını doğrulamak için kullanılan denetim standardına uygun olarak Örgüt tarafından periyodik denetimlere tabi tutulacaktır.

2 Örgüt Genel Sekreteri, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlere dayalı olarak Denetim Planını uygulama sorumluluğuna sahip olacaktır.

3 Her bir Taraf Devlet, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlere dayalı olarak, bulguları ele almak için bir eylem programının denetimi ve uygulanmasını kolaylaştırmaktan sorumlu olacaktır.

4 Tüm Taraf Devletlerin denetimi:

.1 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak, Örgüt Genel Sekreteri tarafından oluşturulan genel bir plana dayalı olacak ve

- .2 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak periyodik aralıklarla gerçekleştirilecektir.

MARPOL Ek II'de Yapılan Değişiklikler

- 3 Kural 1'in sonuna, aşağıdaki paragraf eklenmiştir:

"18 *Denetim*, denetim kriterlerinin ne ölçüde karşılandığını belirlemek amacıyla denetim kanıtları elde etmek ve bunları objektif olarak değerlendirmek için yürütülen sistematik, bağımsız ve belgelenmiş bir süreç anlamına gelir.

19 *Denetim Planı*, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlerin dikkate alındığı ve Örgüt tarafından oluşturulan IMO Üye Devlet Denetim Planı anlamına gelir.

20 *Uygulama Kodu*, Örgüt tarafından A.1070(28) sayılı kararla kabul edilen IMO Belgeleri Uygulama Kodu (III. Kod) anlamına gelir.

21 *Denetim Standardı*, Uygulama Kodu anlamına gelir.

- 4 Aşağıdaki yeni bölüm 9 eklenmiştir:

"Bölüm 9 – Bu Sözleşmenin hükümlerine uygunluğun doğrulanması Kural 19 Uygulama

Taraflar, bu Ekte yer alan yükümlülük ve sorumluluklarının yerine getirilmesinde Uygulama Kodu hükümlerini kullanacaktır.

Kural 20

Uygunluğun doğrulanması

1 Her bir Taraf Devlet, bu Ekte uygunluğu ve bu Ekin uygulanmasını doğrulamak için kullanılan denetim standardına uygun olarak Örgüt tarafından periyodik denetimlere tabi tutulacaktır.

2 Örgütün Genel Sekreteri, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlere dayalı olarak Denetim Planını uygulama sorumluluğuna sahip olacaktır.

3 Her bir Taraf, Örgüt tarafından kabul edilen rehberlere dayalı olarak, bulguları ele almak için bir eylem programının denetimi ve uygulanmasını kolaylaştırmaktan sorumlu olacaktır.

4 Tüm Taraf Devletlerin denetimi:

.1 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak, Örgüt Genel Sekreteri tarafından oluşturulan genel bir plana dayalı olacak ve

.2 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak periyodik aralıklarla gerçekleştirilecektir.

MARPOL Ek III'te Yapılan Değişiklikler

5 Kural 1'den önce aşağıdaki gibi yeni bir başlık eklenmiştir:

"Bölüm 1 – Genel"

6 Aşağıdaki yeni kural 1 eklenmiştir:

"Kural 1 Tanımlar

Bu Ek kapsamında:

1 *Zararlı maddeler*, Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod (IMDG Kod)* deniz kirleticileri olarak tanımlanan veya bu Ekin zeyilindeki kriterleri karşılayan maddelerdir.

2 *Paketlenmiş* ifadesi, IMDG Kodunda zararlı maddeler için belirtilen muhafaza şekilleri olarak tanımlanmaktadır.

3 *Denetim*, denetim kriterlerinin ne ölçüde karşılandığını belirlemek amacıyla denetim kanıtları elde etmek ve bunları objektif olarak değerlendirmek için yürütülen sistematik, bağımsız ve belgelenmiş bir süreç anlamına gelir.

4 *Denetim Planı*, Örgüt tarafından geliştirilmiş rehberlerin dikkate alındığı ve Örgüt tarafından oluşturulan IMO Üye Devlet Denetim Planı anlamına gelir.

5 *Uygulama Kodu*, Örgüt tarafından A.1070(28) sayılı kararla kabul edilen IMO Belgeleri Uygulama Kodu (III. Kod) anlamına gelir.

6 *Denetim Standardı*, Uygulama Kodu anlamına gelir.

7 Sonraki kurallar buna göre yeniden numaralandırılmıştır.

8 Kural 2'de Uygulama başlığının altındaki 1.1 ve 1.2 alt paragrafları silinmiştir.

9 Aşağıdaki yeni bölüm 2 eklenmiştir:

"Bölüm 2 - Bu Ekin hükümlerine uygunluğun doğrulanması"

Kural 10 Uygulama

Taraf Devlet, bu Ekte yer alan yükümlülük ve sorumluluklarının yerine getirilmesinde Uygulama Kodu hükümlerini kullanacaktır.

Kural 11 Uygunluğun doğrulanması

1 Her bir Taraf Devlet bu Eke uygunluğu ve bu Ekin uygulanmasını doğrulamak için kullanılan denetim standardına uygun olarak Örgüt tarafından periyodik denetimlere tabi tutulacaktır.

- 2 Örgütün Genel Sekreteri, Örgüt tarafından hazırlanan yönergelere dayalı olarak Denetim Planını uygulama sorumluluğuna sahip olacaktır.
- 3 Her bir Taraf Devlet, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlere dayalı olarak, bulguları ele almak için bir eylem programının denetimi ve uygulanmasını kolaylaştırmaktan sorumlu olacaktır.
- 4 Tüm Taraf Devletlerin denetimi:
 - .1 Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak, Örgüt Genel Sekreteri tarafından oluşturulan genel bir plana dayalı olacak ve
 - .2 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak periyodik aralıklarla gerçekleştirilecektir.

MARPOL Ek IV'te Yapılan Değişiklikler

- 10 Kural 1'in sonuna, aşağıdaki paragraf eklenmiştir:

"12 *Denetim*, denetim kriterlerinin ne ölçüde karşılandığını belirlemek amacıyla denetim kanıtları elde etmek ve bunları objektif olarak değerlendirmek için yürütülen sistematik, bağımsız ve belgelenmiş bir süreç anlamına gelir.

13 *Denetim Planı*, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlerin dikkate alındığı ve Örgüt tarafından oluşturulan IMO Üye Devlet Denetim Planı anlamına gelir.

14 *Uygulama Kodu*, Örgüt tarafından A.1070(28) sayılı kararla kabul edilen IMO Belgeleri Uygulama Kodu (III. Kod) anlamına gelir.

15 *Denetim Standardı*, Uygulama Kodu anlamına gelir.
- 11 Aşağıdaki yeni bölüm 6 eklenmiştir:

"Bölüm 6 – Bu Ekin hükümlerine uygunluğun doğrulanması

Kural 15 ***Uygulama***

Taraf Devletler, bu Ekte yer alan yükümlülük ve sorumluluklarının yerine getirilmesinde Uygulama Kodu hükümlerini kullanacaktır.

Kural 16 ***Uygunluğun doğrulanması***

- 1 Her bir Taraf devlet, bu Eke uygunluğu ve bu Ekin uygulanmasını doğrulamak için kullanılan denetim standardına uygun olarak Örgüt tarafından periyodik denetimlere tabi tutulacaktır.
- 2 Örgütün Genel Sekreteri, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlere dayalı olarak Denetim Planını uygulama sorumluluğuna sahip olacaktır.

- 3 Her bir Taraf Devlet, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dayalı olarak, bulguları ele almak için bir eylem programının denetimi ve uygulanmasını kolaylaştırmaktan sorumlu olacaktır.
- 4 Tüm Taraf Devletlerin denetimi:
 - .1 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak, Örgüt Genel Sekreteri tarafından oluşturulan genel bir plana dayalı olacak ve
 - .2 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak periyodik aralıklarla gerçekleştirilecektir.

MARPOL Ek V'te Yapılan Değişiklikler

- 12 Kural 1'den önce aşağıdaki gibi yeni bir başlık eklenmiştir:

"Bölüm 1 – Genel"

- 13 Kural 1'in sonuna, aşağıdaki paragraf eklenmiştir:

"15 *Denetim*, denetim kriterlerinin ne ölçüde karşılandığını belirlemek amacıyla denetim kanıtları elde etmek ve bunları objektif olarak değerlendirmek için yürütülen sistematik, bağımsız ve belgelenmiş bir süreç anlamına gelir.

16 *Denetim Planı*, Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alındığı ve Örgüt tarafından oluşturulan IMO Üye Devlet Denetim Planı anlamına gelir.

17 *Uygulama Kodu*, Örgüt tarafından A.1070(28) sayılı kararla kabul edilen IMO Belgeleri Uygulama Kodu (III. Kod) anlamına gelir.

18 *Denetim Standardı*, Uygulama Kodu anlamına gelir.

- 14 Aşağıdaki yeni bölüm 2 eklenmiştir:

"Bölüm 2 – Bu Ekin hükümlerine uygunluğun doğrulanması Kural 11 Uygulama"

Taraf Devletler bu Ekte yer alan yükümlülük ve sorumluluklarının yerine getirilmesinde Uygulama Kodu hükümlerini kullanacaktır.

Kural 12 Uygunluğun doğrulanması

1 Her bir Taraf, bu Ekte uygunluğu ve bu Ekin uygulanmasını doğrulamak için kullanılan denetim standardına uygun olarak Örgüt tarafından periyodik denetimlere tabi tutulacaktır.

2 Örgütün Genel Sekreteri, Örgüt tarafından hazırlanan yönergelere dayalı olarak Denetim Planını uygulama sorumluluğuna sahip olacaktır.

3 Her bir Taraf Devlet, Örgüt tarafından geliştirilen rehberlere dayalı olarak, bulguları ele almak için bir eylem programının denetimi ve uygulanmasını kolaylaştırmaktan sorumlu olacaktır.

4 Tüm Taraf Devletlerin denetimi:

- .1 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak, Örgüt Genel Sekreteri tarafından oluşturulan genel bir plana dayalı olacak ve
- .2 Örgüt tarafından geliştirilen rehberler dikkate alınarak periyodik aralıklarla gerçekleştirilecektir.

RESOLUTION MEPC.246(66)
(adopted on 4 April 2014)
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973
RESOLUTION MEPC.246(66)
(adopted on 4 April 2014)

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

**(Amendments to MARPOL Annexes I, II, III, IV and V to make the use of the
III Code mandatory)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL),

RECALLING that the Assembly, at its twenty-eighth regular session, adopted, by resolution A.1070(28), the *IMO Instruments Implementation Code (III Code)*,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to MARPOL Annexes I, II, III, IV and V to make the use of the III Code mandatory,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annexes I, II, III, IV and V of MARPOL, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES that, pursuant to regulation 44 of Annex I, regulation 19 of Annex II, regulation 10 of Annex III, regulation 15 of Annex IV and regulation 11 of Annex V, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

4 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

RESOLUTION MEPC.246(66)
(adopted on 4 April 2014)
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973

6 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I, II, III, IV AND V

Amendments to MARPOL Annex I

- 1 The following paragraphs 35 to 38 are added at the end of regulation 1:

"35 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

36 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

37 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

38 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

- 2 A new chapter 10 is added to read as follows:

"Chapter 10 – Verification of compliance with the provisions of this Convention

Regulation 44
Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 45
Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

- .1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

- .2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Amendments to MARPOL Annex II

- 3 The following is added at the end of regulation 1:

"18 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

19 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

20 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

21 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

- 4 A new chapter 9 is added to read as follows:

"Chapter 9 – Verification of compliance with the provisions of this Convention

Regulation 19

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 20

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines adopted by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

- .1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and
- .2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Amendments to MARPOL Annex III

- 5 A new heading is added before regulation 1 to read as follows:

"Chapter 1 – General"

- 6 A new regulation 1 is added to read as follows:

"Regulation 1 Definitions"

For the purposes of this Annex:

- 1 *Harmful substances* are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) or which meet the criteria in the appendix of this Annex.
- 2 *Packaged form* is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.
- 3 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.
- 4 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.
- 5 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).
- 6 *Audit Standard* means the Code for Implementation.
- 7 The subsequent regulations are renumbered accordingly.
- 8 In regulation 2, Application, subparagraphs 1.1 and 1.2 are deleted.
- 9 A new chapter 2 is added to read as follows:

"Chapter 2 – Verification of compliance with the provisions of this Annex"

Regulation 10 Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 11 Verification of compliance

- 1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

- .1 based on an overall schedule developed by the Secretary General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and
- .2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Amendments to MARPOL Annex IV

10 The following is added at the end of regulation 1:

"12 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

13 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

14 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

15 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

11 A new chapter 6 is added to read as follows:

"Chapter 6 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 15

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 16

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

- .1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and
- .2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Amendments to MARPOL Annex V

12 A new heading is added before regulation 1 to read as follows:

"Chapter 1 – General"

13 The following is added at the end of regulation 1:

"15 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

16 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

17 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

18 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

14 A new chapter 2 is added, to read as follows:

"Chapter 2 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 11

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 12

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

- .1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and
- .2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

MEPC.247(66) SAYILI KARAR
(4 Nisan 2014'te kabul edilmiştir)

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMESİ'Nİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜ'NÜN EK'İNDE YAPILAN
DEĞİŞİKLİKLER**

(III Kodu'nun kullanımını zorunlu hale getirmek için)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Komite) işlevlerini ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesi'ni HATIRLATARAK,

Birlikte 1997 tarihli Protokol'ün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesi'ndeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'nin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'ne ilişkin 1978 Protokolü'nün (bundan böyle "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'ni tadil eden 1997 Protokolü'nün (bundan böyle "1997 Protokolü" olarak anılacaktır) 4. maddesini KAYDEDEREK,

1997 Protokolü ile 1973 Sözleşmesi'ne Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar başlıklı Ek VI'nın (bundan böyle "Ek VI" olarak anılacaktır) eklendiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Genel Kurul'un, yirmi sekizinci olağan oturumunda A.1070(28) sayılı kararla *IMO Belgeleri Uygulama Kodu'nu (III Kodu)* kabul ettiğini HATIRLATARAK,

III Kodu'nun kullanımını zorunlu kılmak amacıyla MARPOL Ek VI'da yapılması önerilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 Ek VI'nın 24 sayılı yeni kuralı uyarınca III Kodu'nda (A.1070(28) sayılı kararın Eki) "olmalı" kelimesi kullanıldığında bunun paragraf 29, 30, 31 ve 32 dışında "olur" şeklinde anlaşılacağını BELİRLER;

3 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe Örgüt'e kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2015 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

4 Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 3. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

5 Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşmenin tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

6 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'ye Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

1 Kural 2'nin sonuna, aşağıdaki metin eklenmiştir:

"Bu Ek'in amaçları doğrultusunda:

44 *Denetim*, denetim kriterlerinin ne ölçüde karşılandığını belirlemek amacıyla denetim kanıtları elde etmek ve bunları objektif olarak değerlendirmek için yürütülen sistematik, bağımsız ve belgelenmiş bir süreç anlamına gelir.

45 *Denetim Planı*, Örgüt tarafından hazırlanmış yönergelerin dikkate alındığı ve Örgüt tarafından oluşturulan IMO Üye Devlet Denetim Planı anlamına gelir.

46 *Uygulama Kodu*, Örgüt tarafından A.1070(28) sayılı kararla kabul edilen IMO Belgeleri Uygulama Kodu (III Kodu) anlamına gelir.

47 *Denetim Standardı*, Uygulama Kodu anlamına gelir.

2 Aşağıdaki yeni bölüm 5 eklenmiştir:

"Bölüm 5 – Bu Ekin hükümlerine uygunluğun doğrulanması Kural 24 Uygulama

Taraflar, bu Ek'te yer alan yükümlülük ve sorumluluklarının yerine getirilmesinde Uygulama Kodu hükümlerini kullanır.

Kural 25 Uygunluğun doğrulanması

(1) Her bir Taraf, bu Ek'e uygunluğu ve bu Ek'in uygulanmasını doğrulamak için kullanılan denetim standardına uygun olarak Örgüt tarafından periyodik denetimlere tabi tutulur.

(2) Örgüt'ün Genel Sekreteri, Örgüt tarafından hazırlanan yönergelere dayalı olarak Denetim Planı'nı uygulama sorumluluğuna sahiptir.

(3) Her bir Taraf, Örgüt tarafından hazırlanan yönergelere dayalı olarak, bulguları ele almak için bir eylem programının denetimi ve uygulanmasını kolaylaştırmaktan sorumludur.

(4) Tüm Tarafların denetimi:

- .1 Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak, Örgüt Genel Sekreteri tarafından oluşturulan genel bir plana dayalı olarak ve
- .2 Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak periyodik aralıklarla gerçekleştirilir.

RESOLUTION MEPC.247(66)
(adopted on 4 April 2014)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

(To make the use of the III Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

RECALLING that the Assembly, at its twenty-eighth regular session, adopted, by resolution A.1070(28), the *IMO Instruments Implementation Code (III Code)*,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to MARPOL Annexes VI to make the use of the III Code mandatory,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES that, pursuant to new regulation 24 of Annex VI, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

4 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

6 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

- 1 The following is added at the end of regulation 2:

"For the purposes of this annex:

44 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

45 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

46 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

47 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

- 2 A new chapter 5 is added to read as follows:

"Chapter 5 – Verification of compliance with the provisions of this annex

Regulation 24

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 25

Verification of compliance

(1) Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

(2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

(3) Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

(4) Audit of all Parties shall be:

- .1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and
- .2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

MEPC.248(66) SAYILI KARAR
4 Nisan 2014 tarihinde kabul edilmiştir

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE DAİR 1978 TARİHLİ
PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Bir stabilite aracı için zorunlu taşıma gereksinimlerine
ilişkin MARPOL Ek I'de yapılan değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesi'ni HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün (buradan itibaren 1978 tarihli Protokol olarak anılacaktır) değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol (MARPOL) tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşme'deki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (buradan itibaren "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşme ile ilgili 1978 tarihli Protokol'ün VI. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

Elli beşinci oturumunda Stabilite ve Yükleme Hatları ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği Alt Komitesi tarafından geliştirilen MARPOL Ek I'de yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL EK I'de yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe Örgüt'e kadar bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2015 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Bölüm 1 – Genel

Kural 3 - Muafiyetler ve feragatler

1 Yeni paragraf 6, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"6 İdare, Örgüt tarafından geliştirilen rehberleri dikkate alarak İdare tarafından onaylanan koşullara uygun olarak yüklenmesi koşuluyla, aşağıdaki petrol tankerleri için Kural 28(6)'nın gerekliliklerinden feragat edebilir:

- .1 kural 28(5)'te belirtilen gerekliliklere uygun olarak gemi kaptanına sağlanan stabilite bilgilendirmesinde beklenen tüm koşulların onaylandığı, sınırlı sayıda yükleme durumuna sahip belirli bir hizmette olan petrol tankerleri;
- .2 stabilite onaylaması İdare'nin onayladığı şekilde uzaktan yapılan petrol tankerleri;
- .3 yükleme koşulları onaylanmış bir duruma uygun olarak yüklenen petrol tankerleri; veya
- .4 Onaylanmış sınırlayıcı KG/GM eğrileri, geçerli olan tüm hasarsız ve yaralı stabilite gerekliliklerini karşılayan, 1 Ocak 2016'dan önce inşa edilmiş petrol tankerleri.

Bölüm 4 - Petrol tankerlerinin yük alanları için gereklilikler

Kural 19 - 6 Temmuz 1996 tarihinde veya sonrasında teslim edilen petrol tankeri için çift cidar ve çift dip gereksinimleri

2 Paragraf 19.2.2'de, "kural 28.6" ifadesi, "kural 28.7" ifadesi olarak değiştirilmiştir.

Kural 20 - 6 Temmuz 1996 tarihinden önce teslim edilen petrol tankeri için çift cidar ve çift dip gereksinimleri

3 Paragraf 20.1.2 ve 20.4'te, "paragraf 28.6" ifadesi, "paragraf 28.7" ifadesi olarak değiştirilmiştir.

Kural 28 - Bölmeleme ve yaralı stabilite

4 Mevcut paragraf 6, paragraf 7 olarak yeniden numaralandırılmıştır.

5 Yeni paragraf 6, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"6 Tüm petrol tankerleri, İdare tarafından Örgütçe tavsiye edilen performans standartları göz önünde bulundurularak onaylanmış, hasarsız ve yaralı stabilite gerekliliklerine uygunluğu doğrulayabilen bir stabilite aracı ile donatılır:

- .1 1 Ocak 2016 tarihinden önce inşa edilmiş olan petrol tankerleri, 1 Ocak 2021'den geç olmamak kaydıyla, 1 Ocak 2016 veya sonrası için geminin planlanan ilk yenileme sürveyinde bu gerekliliğe uygunluk sağlar;
- .2 alt paragraf .1'de belirtilen gerekliliklerden bağımsız olarak, İdareyi tatmin edici bir şekilde hasarsız ve yaralı stabilite gerekliliklerine uygunluğu doğrulayabilmesi kaydıyla 1 Ocak 2016 tarihinden önce inşa edilmiş bir petrol tankerinin stabilite programının yenilenmesi gerek yoktur; ve
- .3 kural 11 uyarınca kontrol gereklilikleri doğrultusunda İdare stabilite programının onayına ilişkin bir belge düzenler.

Lahika II - IOPP Belgesi ve İlaveleri Formu, Form B

6 Yeni paragraf 5.7.5 ve 5.7.6, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"5.7.5 Gemide, kural 28(6) uyarınca Onaylı bir Stabilite Aracı mevcuttur

5.7.6 Kural 3.6 uyarınca gemi ile ilgili olarak Kural 28(6)'nın gerekliliklerinden feragat edilir. Stabilite, aşağıdaki yollardan biri veya birkaçı ile doğrulanır:

- .1 kural 28(5) uygun olarak gemi kaptana sağlanan stabilite bilgilendirmesinde tanımlanan onaylanmış durumlara uygun olarak yükleme.....
- .2 onaylaması, İdare'nin onayladığı şekilde uzaktan yapılan
- .3 kural 28(5) uygun olarak gemi kaptana sağlanan stabilite bilgilendirmesinde tanımlanan yükleme koşulları onaylanmış bir duruma uygun olarak yükleme
- .4 28(5) kuralına uygun olarak kaptana sağlanan stabilite bilgilendirmesinde tanımlanan tüm geçerli hasarsız ve yaralı stabilite gerekliliklerini kapsayan onaylanmış sınırlayıcı KG/GM eğrilerine uygun olarak yükleme

7 Paragraf 5.8.4'de, "paragraf 28.6" ifadesi, "paragraf 28.7" ifadesi olarak değiştirilmiştir.

RESOLUTION MEPC.248(66)
Adopted on 4 April 2014

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

**(Amendments to MARPOL Annex I on
mandatory carriage requirements for a stability instrument)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex I of MARPOL, developed by the Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety, at its fifty-fifth session,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex I of MARPOL, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

Chapter 1 – General

Regulation 3 – Exemptions and waivers

1 A new paragraph 6 is inserted, as follows:

"6 The Administration may waive the requirements of regulation 28(6) for the following oil tankers if loaded in accordance with the conditions approved by the Administration taking into account the guidelines developed by the Organization:

- .1 oil tankers which are on a dedicated service, with a limited number of permutations of loading such that all anticipated conditions have been approved in the stability information provided to the master in accordance with regulation 28(5);
- .2 oil tankers where stability verification is made remotely by a means approved by the Administration;
- .3 oil tankers which are loaded within an approved range of loading conditions; or
- .4 oil tankers constructed before 1 January 2016 provided with approved limiting KG/GM curves covering all applicable intact and damage stability requirements.

Chapter 4 – Requirements for the cargo area of oil tankers

Regulation 19 – Double hull and double bottom requirements for oil tanker delivered on or after 6 July 1996

2 In paragraph 19.2.2, the reference to "regulation 28.6" is replaced with a reference to "regulation 28.7".

Regulation 20 – Double hull and double bottom requirements for oil tanker delivered before 6 July 1996

3 In paragraphs 20.1.2 and 20.4, the references to "paragraph 28.6" are replaced with the references to "paragraph 28.7".

Regulation 28 – Subdivision and damage stability

4 The existing paragraph 6 is renumbered as paragraph 7.

5 A new paragraph 6 is inserted, as follows:

"6 All oil tankers shall be fitted with a stability instrument, capable of verifying compliance with intact and damage stability requirements approved by the Administration having regard to the performance standards recommended by the Organization:

- .1 oil tankers constructed before 1 January 2016 shall comply with this regulation at the first scheduled renewal survey of the ship on or after 1 January 2016 but not later than 1 January 2021;
- .2 notwithstanding the requirements of subparagraph .1 a stability instrument fitted on an oil tanker constructed before 1 January 2016 need not be replaced provided it is capable of verifying compliance with intact and damage stability, to the satisfaction of the Administration; and
- .3 for the purposes of control under regulation 11, the Administration shall issue a document of approval for the stability instrument.

Appendix II – Form of IOPP Certificate and Supplements, Form B

6 The following new paragraphs 5.7.5 and 5.7.6 are inserted:

"5.7.5 The ship is provided with an Approved Stability Instrument in accordance with regulation 28(6).....

5.7.6 The requirements of regulation 28(6) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 3.6. Stability is verified by one or more of the following means:

- .1 loading only to approved conditions defined in the stability information provided to the master in accordance with regulation 28(5).....
- .2 verification is made remotely by a means approved by the Administration:.....
- .3 loading within an approved range of loading conditions defined in the stability information provided to the master in accordance with regulation 28(5).....
- .4 loading in accordance with approved limiting KG/GM curves covering all applicable intact and damage stability requirements defined in the stability information provided to the master in accordance with regulation 28(5)

7 In paragraph 5.8.4, the reference to "paragraph 28.6" is replaced with a reference to "paragraph 28.7".

MEPC.251(66) SAYILI KARAR

(4 Nisan 2014 tarihinde kabul edilmiştir)

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ
GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ'Nİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜ'NÜN
EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

**Kural 2, 13, 19, 20 ve 21'de ve MARPOL Ek VI kapsamında IAPP
Belgesinin ilavesinde ve 2008 tarihli NO_x Teknik Kodu kapsamında çift
yakıtlı motorların belgelendirilmesinde yapılan değişiklikler)**

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesi'ni HATIRLATARAK,

Birlikte 1997 tarihli Protokol'ün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesi'ndeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'nin (bundan böyle "1973 tarihli Sözleşme" olarak anılacaktır) 16. maddesini, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'ne ilişkin 1978 Protokolü'nün (bundan böyle "1978 Protokolü" olarak anılacaktır) VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesi'ni tadil eden 1997 Protokolü'nün (bundan böyle "1997 Protokolü" olarak anılacaktır) 4. maddesini KAYDEDEREK,

1997 Protokolü ile 1973 Sözleşmesi'ne Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar başlıklı Ek VI'nın (bundan böyle "Ek VI" olarak anılacaktır) eklendiğini KAYDEDEREK,

Azot Oksitlerin Dizel Deniz Motorlarından Emisyonunun Kontrolüne İlişkin Teknik Kodu'nu (2008 tarihli NO_x Teknik Kodu) bu Ek kapsamında zorunlu hale getiren MARPOL Ek VI'nın 13. kuralını AYRICA KAYDEDEREK,

MEPC.176(58) sayılı kararla kabul edilen revize Ek VI'nın ve MEPC.177(58) sayılı kararla kabul edilen 2008 tarihli NO_x Teknik Kodu'nun 1 Temmuz 2010 tarihinde yürürlüğe girdiğini AYRICA KAYDEDEREK,

Revize edilmiş Ek VI'da ve 2008 tarihli NO_x Teknik Kodu'nda yapılan değişiklik tasaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL E VI ve 2008 tarihli NO_x Teknik Kodu'nda yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe Örgüte kadar bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Mart 2015 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) Maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Eylül 2015 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'nin tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'ye Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL EK VI ve 2008 TARİHLİ NOX TEKNİK KODUNDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Bölüm 1 - Genel

Kural 2 - Tanımlar

- 1 Paragraf 26 aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:
- "26 *Gaz taşıyıcısı* bu Ek'in 4. bölümü kapsamında, bu kuralın 38. paragrafında tanımlandığı şekilde bir LNG taşıyıcısı dışındaki herhangi bir sıvılaştırılmış gazın toplu olarak taşınması için inşa edilmiş veya uyarlanmış olan ve kullanılan bir yük gemisi anlamına gelir."
- 2 Mevcut paragraf 37'den sonra, aşağıdaki 38 ila 43 arasındaki yeni paragraflar eklenmiştir:
- "38 *LNG taşıyıcısı* bu Ek'in 4. bölümü kapsamında, sıvılaştırılmış doğal gazın (LNG) dökme halde taşınması için inşa edilmiş veya uyarlanmış olan ve kullanılan bir yük gemisi anlamına gelir.
- 39 *Kruvaziyer yolcu gemisi* bu ekin 4. bölümü kapsamında, bir deniz yolculuğunda geceleri konaklayan yolcuların ticari olarak taşınması için özel olarak tasarlanmış, yük güvertesi olmayan bir yolcu gemisi anlamına gelir.
- 40 *Konvansiyonel tahrik* bu Ekin 4. bölümü kapsamında, ana pistonlu içten yanmalı motorların ana itici gücü sağladığı ve doğrudan veya bir şanzıman aracılığıyla bir tahrik miline bağlı olduğu bir tahrik yöntemi anlamına gelir.
- 41 *Konvansiyonel olmayan tahrik* bu Ekin 4. bölümü kapsamında, dizel-elektrikli tahrik, türbinli tahrik ve hibrit tahrik sistemleri dahil olmak üzere, konvansiyonel tahrik dışındaki bir tahrik yöntemi anlamına gelir.
- 42 *Buz kırma kabiliyetine sahip yük gemisi* bu Ekin 4. bölümü kapsamında, düz buz kalınlığı 1.0 m veya daha fazla olduğunda, buz eğilme mukavemeti en az 500 kPa olduğunda seviye buzu bağımsız olarak en az 2 knot hızla kırmak üzere tasarlanmış bir kargo gemisi anlamına gelir.
- 43 *1 Eylül 2019 tarihinde veya sonrasında teslim edilen gemi*, şu anlama gelir:
- .1 inşa sözleşmesi 1 Eylül 2015 tarihinde veya sonrasında imzalanmış olan bir gemi; veya
 - .2 bir inşa sözleşmesi yoksa, 1 Mart 2016 tarihinde veya sonrasında omurgası kızağa oturtulmuş veya benzer bir inşa aşamasında olan bir gemi; veya
 - .3 1 Eylül 2019 tarihinde veya sonrasında teslim edilen bir gemi."

Bölüm 2 – Sörvey, belgelendirme ve kontrol araçları

Kural 5 - Sörveyler

- 3 Paragraf 4.2'nin ilk cümlesinde, "bir gemi" ifadesi "yeni bir gemi" ifadesi ile değiştirilmiştir.

Bölüm 3 — Gemilerden kaynaklanan emisyonların kontrolüne ilişkin gereklilikler

Kural 13 - Azot Oksitler (NO_x)

4 Paragraf 2.2 aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

"2.2 Bir dizel deniz motorunun aynı olmayan bir dizel deniz motoruyla değiştirilmesini veya ek bir dizel deniz motorunun takılmasını içeren büyük bir makine değişimi için, motorun değiştirilmesi veya eklenmesi sırasında bu kuralda yer alan standartlar geçerli olacaktır. Yalnızca motorların değiştirilmesi durumunda, yeni motorun bu kuralın 5.1.1 paragrafında (Sınıf III) belirtilen standartları karşılaması mümkün değilse, Örgütün hazırladığı rehberler dikkate alınarak bu yeni motor, bu kuralın 4. paragrafında (Sınıf II) belirtilen standartları karşılar.

5 Paragraf 5.1 ve 5.2 aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

"Sınıf III

5.1 Bu Ek'in 3. kuralına tabi olarak, bu kuralın 6. paragrafı kapsamında Sınıf III NO_x kontrolü için belirlenmiş bir emisyon kontrol alanında, bir gemiye takılı bir dizel dizel motorunun çalıştırılması:

.1 motordan azot oksit emisyonunun (toplam ağırlıklı NO_x emisyonu olarak hesaplanır) belirtilen sınırlar dahilinde olduğu durumlar dışında yasaktır. n = nominal motor devri (dakikada krank mili devri) olarak sınırlar aşağıdaki şekildedir:

.1 n 130 rpm'den az olduğunda 3.4 g/kWh ;

.2 n , 130 rpm'den fazla 2.000 rpm'den az olduğunda $9 n^{(-0.2)}$ g/kWh;

.3 n , 2.000 rpm veya üzerinde olduğunda 2,0 g/kWh;

aşağıdaki durumlarda:

.2 gemi 1 Ocak 2016 tarihinde veya sonrasında inşa edilmişse ve Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanında veya Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi Emisyon Kontrol Alanında faaliyet gösteriyorsa;

aşağıdaki durumlarda:

.3 gemi, bu kuralın 5.1.2 paragrafında tanımlanan emisyon kontrol alanları dışında paragraf 6 kapsamındaki Sınıf III NO_x kontrolü için belirlenen bir emisyon kontrol alanında faaliyet gösteriyorsa ve bu emisyon kontrol alanının kabul edildiği tarihte veya sonrasında veya NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanını tayin eden değişiklikte belirtilen daha sonraki bir tarihte (hangisi daha sonraysa) inşa edilmişse.

5.2 Bu kuralın 5.1.1 paragrafında belirtilen standartlar aşağıdakiler için geçerli değildir:

- .1 Bu Sözleşme'nin Ek l'inin 1.19 kuralında tanımlandığı gibi, özel olarak tasarlandığında ve yalnızca eğlence amaçlı kullanıldığında 24 metreden daha kısa bir uzunluğa (L) sahip olan bir gemiye monte edilmiş bir dizel deniz motoru; veya
- .2 geminin, tasarım veya inşa sınırlamaları nedeniyle bu kuralın 5.1.1 paragrafında belirtilen standartlara uyamayacağı İdareyi tatmin edecek şekilde gösterilirse 750 Kw'tan daha az kombine isim levhalı dizel motor tahrik gücüne sahip, gemiye monte edilmiş bir dizel deniz motoru; veya
- .3 Bu Sözleşme'nin Ek l'inin 1.19 kuralında tanımlandığı gibi, özel olarak tasarlandığında ve yalnızca eğlence amaçlı kullanıldığında 24 metreden daha kısa bir uzunluğa (L) sahip olan, 1 Ocak 2021'den önce inşa edilmiş ve 500 gros tonaj altındaki bir gemiye monte edilmiş bir dizel deniz motoru; veya

6 Paragraf 10 silinmiştir.

Bölüm 4 - Gemilerin enerji verimliliği için kurallar

Kural 19 - Uygulama

7 Aşağıdaki yeni alt paragraf 2.2 eklenmiştir:

"2 mekanik tahrikli olmayan gemiler ve tahriklerine bakılmaksızın FPSO'lar ve FSU'lar ve sondaj kuleleri de dahil olmak üzere platformlar."

8 Paragraf 3 aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

"3 Bu Ek'in 20 ve 21. kuralları, geleneksel olmayan tahrik sistemine sahip gemiler için geçerli değildir, ancak kural 20 ve 21, kural 2'nin 43. paragrafında tanımlandığı gibi 1 Eylül 2019'da veya sonrasında teslim edilen ve geleneksel olmayan tahrik sistemine sahip kruvaziyer yolcu gemileri ve geleneksel veya geleneksel olmayan tahrik sistemine sahip LNG taşıyıcılar için geçerlidir. Kural 20 ve 21, buz kırma kabiliyetine sahip yük gemileri için geçerli değildir."

Kural 20 - Elde Edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (elde edilen EEDI)

9 Paragraf 1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"1 Elde edilen EEDI, aşağıdaki gemiler için hesaplanacaktır:

- .1 her yeni gemi;
- .2 büyük makine değişimi yapılan her yeni gemi ve
- .3 İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edilecek kadar kapsamlı bir büyük makine değişimi yapılmış her yeni veya mevcut gemi.

Bunlar, bu Ek'teki kural 2.25 ila 2.35, 2.38 ve 2.39'daki kategorilerden birine veya birden fazlasına giren gemilerdir. Elde edilen EEDI, her gemiye özel olacak ve

enerji verimliliği açısından geminin performansını gösterecek ve elde edilen EEDI'nin hesaplanması için gerekli bilgileri içeren ve

hesaplama sürecini gösteren EEDI teknik dosyası ile birlikte olacaktır. Elde edilen EEDI, EEDI teknik dosyasına dayalı olarak, İdare veya İdarenin usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş tarafından doğrulanacaktır.*

* Tadil edilebilecek şekilde, MEPC.237(65) sayılı karar ile MEPC tarafından kabul edilen *Tanınmış Kuruluşlar Kodu'na (RO Kodu)* bakınız."

Kural 21 - Gerekli EEDI

10 Paragraf 1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"1 Kural 2.25'ten 2.31'e, 2.33'ten 2.35'e kadar, 2.38 ve 2.39'da yer alan kategorilerden biri veya daha fazlasına giren ve bu bölümün geçerli olduğu her bir:

- .1 Yeni gemi;
- .2 büyük makine değişimi yapılan yeni gemi; ve
- .3 İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edilecek kadar kapsamlı bir büyük makine değişimi yapılmış yeni veya mevcut gemi için,

elde edilen EEDI aşağıdaki gibi olacaktır:

$$\text{Elde Edilen EEDI} \leq \text{Gerekli EEDI} = (1-X/100) \times \text{referans hattı değeri}$$

burada X, EEDI referans hattına göre gerekli EEDI için tablo 1'de belirtilen indirgeme faktörüdür."

11 Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcısı), LNG taşıyıcısı, konvansiyonel olmayan tahrikli kruvaziyer yolcu gemisi, ro-ro yük gemileri ve ro-ro yolcu gemileri için paragraf 2'teki tablo 1'ye yeni satır eklenmiştir ve ** ve *** işaretleri ve açıklamaları eklenmiştir:

”

Gemi Tipi	Boyut	Aşama 0 1 Oca 2013 – 31 Ara 2014	Aşama 1 1 Oca 2015 – 31 Ara 2019	Aşama 2 1 Oca 2020 – 31 Ara 2024	Aşama 3 1 Oca 2025 ve sonrası
LNG taşıyıcı***	10.000 DWT ve üzeri	-	10**	20	30
Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcısı)***	10.000 DWT ve üzeri	-	5**	15	30
Ro-ro yük gemisi***	2.000 DWT ve üzeri	-	5**	20	30
	1.000 - 2.000 DWT	-	0-5* **	0-20*	0-30*
Ro-ro yolcu gemisi***	1000 DWT ve üzeri	-	5**	20	30
	250 – 1.000 DWT	-	0-5* **	0-20*	0-30*
Konvansiyonel olmayan tahrikli krvaziyer yolcu gemisi***	85.000 GT ve üzeri	-	5**	20	30
	25.000 - 85.000 GT	-	0-5* **	0-20*	0-30*

* Gemi boyutuna bağlı olarak iki değer arasında doğrusal olarak interpolasyon yapılacak indirgeme faktörü. İndirgeme faktörünün daha düşük değeri, daha küçük gemi boyutu için uygulanacaktır.

** Aşama 1, bu gemiler için 1 Eylül 2015'te başlamaktadır.

*** İndirgeme faktörü, kural 2'nin 43 paragrafında tanımlandığı gibi, 1 Eylül 2019'da veya sonrasında teslim edilen gemiler için geçerlidir.

Not: “-” işareti, gerekli EEDI'nin geçerli olmadığı anlamına gelir.”

12 Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcısı), LNG taşıyıcısı, konvansiyonel olmayan tahrikli krivaziyer yolcu gemisi, ro-ro yük gemileri ve ro-ro yolcu gemileri için paragraf 3'teki tablo 2'ye yeni satır eklenmiştir:

”

Kural 2'de tanımlanan gemi tipi	a	b	c
2.33 Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcısı)	DWT/GT<0,3 ise (DWT/GT) ^{-0,7} · 780,36 DWT/GT≥0,3 ise 1812,63	Geminin DWT'si	0,471
2.34 Ro-ro yük gemisi	1405,15	Geminin DWT'si	0,498
2.35 Ro-ro yolcu gemisi	752,16	Geminin DWT'si	0,381
2.38 LNG taşıyıcı	2253,7	Geminin DWT'si	0,474
2.39 Konvansiyonel olmayan tahrikli krivaziyer yolcu gemisi	170,84	Geminin GT'si	0,214

”

Lahika I - Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi (IAPP) Sertifikası Formu (kural 8)

13 Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası (IAPP Sertifikası) İlavesindeki dipnot aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

"* Yalnızca, kural 13.5.2.1 ve kural 13.5.2.3 uyarınca, kural 13.5.1.1'de belirtilen NO_x emisyon sınırının geçerli olmadığı, 1 Ocak 2016'da veya sonrasında inşa edilmiş, özel olarak tasarlanmış ve yalnızca eğlence amaçlı kullanılan gemiler için doldurulur."

2008 TARİHLİ NO_x TEKNİK KODUNDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Kısaltmalar, alt simgeler ve semboller

14 Tablo 4, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Tablo 4 – Yakıt bileşimi için semboller

Sembol	Tanım	Birim
WALF*	H yakıt içeriği	% m/m
WBET*	C yakıt içeriği	% m/m
WGAM	S yakıt içeriği	% m/m
WDEL*	N yakıt içeriği	% m/m
WEPS*	O yakıt içeriği	% m/m
α	Kütleli oran (H/C)	1

* Alt simgeler "_G" gaz-yakıt fraksiyonunu belirtir.
"_L" sıvı-yakıt fraksiyonunu ifade eder."

Bölüm 1 – Genel

15 Paragraf 1.3.10, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"1.3.10 *Deniz dizel motoru*, uygulandığı takdirde güçlendirici/bileşik sistemler de dahil olmak üzere, Kural 1'in geçerli olduğu, sıvı veya çift yakıtlı çalışan herhangi bir pistonlu içten yanmalı motor anlamına gelir.

Bir motorun normal olarak gaz modunda, yani ana yakıt olarak gaz yakıtı ve pilot veya denge yakıtı olarak sıvı yakıtla çalıştırılması amaçlandığında, Kural 13'ün gereklilikleri yalnızca bu çalışma modu için karşılanmalıdır. Kısıtlı gaz tedarikinden kaynaklanan saf yakıt ile çalışma, arıza durumlarında, arızanın onarımı için bir sonraki uygun limana sefer için muaf tutulacaktır."

Bölüm 5 - Test yatağında NO_x emisyon ölçümleri için prosedürler

16 Mevcut paragraf 5.3.4 silinmiştir ve mevcut paragraf 5.3.3'ten sonra aşağıdaki yeni paragraflar 5.3.4, 5.3.5 ve 5.3.6 eklenmiştir:

"5.3.4 Çift yakıt testi için gaz yakıt seçimi, testlerin amacına bağlıdır. Uygun standart gaz yakıtının bulunmaması durumunda, İdarenin onayı ile diğer gaz yakıtlar kullanılır. Ana motorun testi sırasında bir gaz yakıt numunesi alınır. Gaz yakıt, yakıt bileşimini ve yakıt özelliklerini vermek için analiz edilir.

5.3.5 Gaz yakıt sıcaklığı, ölçüm noktası konumu ile birlikte ölçülür ve kaydedilir.

5.3.6 Pilot veya denge yakıtı olarak sıvı yakıt kullanan çift yakıtlı motorların gaz modu çalışması, maksimum sıvı-gaz yakıt oranı kullanılarak test edilir, bu tür maksimum oran, farklı test çevrimi modları için maksimum sıvı-gaz ayarının onaylandığı anlamına gelir. Yakıtın sıvı kısmı 5.3.1, 5.3.2 ve 5.3.3'e uygun olacaktır."

17 Mevcut paragraf 5.12.3.3'ün sonuna aşağıdaki yeni cümle eklenmiştir:

"Çift yakıt kullanılması durumunda, hesaplama, paragraf 5.12.3.1 ile 5.12.3.3'e uygun olacaktır. Ancak q_{mf} , W_{ALF} , W_{BET} , W_{DEL} , W_{EPS} , f_{iw} değerleri aşağıdaki tabloya göre hesaplanır:

Formül (6) (7) (8)'deki faktörler	=	Faktörler için formül
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
W_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} * W_{ALF_G} * q_{mf_L} * W_{ALF_L}}{q_{mf_G} * q_{mf_L}}$
W_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} * W_{BET_G} * q_{mf_L} * W_{BET_L}}{q_{mf_G} * q_{mf_L}}$
W_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} * W_{DEL_G} * q_{mf_L} * W_{DEL_L}}{q_{mf_G} * q_{mf_L}}$
W_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} * W_{EPS_G} * q_{mf_L} * W_{EPS_L}}{q_{mf_G} * q_{mf_L}}$

18 Paragraf 5.12.5.1'de, tablo 5 aşığındaki ile değiştirilmiştir:

"Tablo 5 – Ham egzoz gazı için u_{gas} katsayısı ve yakıtta özğü parametreler

Gaz		NO _x	CO	HC	CO ₂	O ₂
ρ_{gas} kg/m ³		2.053	1.250	*	1.9636	1.4277
	ρ_e †	u_{gas}^\ddagger Katsayısı				
Sıvı yakıtlar**	1.2943	0.001586	0.000966	0.000479	0.001517	0.001103
Kolza Metil Ester	1.2950	0.001585	0.000965	0.000536	0.001516	0.001102
Metanol	1.2610	0.001628	0.000991	0.001133	0.001557	0.001132
Etanol	1.2757	0.001609	0.000980	0.000805	0.001539	0.001119
Doğal gaz	1.2661	0.001621	0.000987	0.000558	0.001551	0.001128
Propan	1.2805	0.001603	0.000976	0.000512	0.001533	0.001115
Bütan	1.2832	0.001600	0.000974	0.000505	0.001530	0.001113

* Yakıtta bağı olarak.

** Petrol türevi.

† ρ_e egzoz gazının nominal yoğunluğudur.

‡ $\lambda = 2$, ıslak havada, 273 K, 101,3 kPa olduğunda.

Tablo 5'te verilen u değerleri ideal gaz özelliklerine dayanmaktadır.

Çoklu yakıt tipi çalışmada, kullanılan u_{gas} değeri, kullanılan yakıt oranına göre oranlanmış olarak yukarıda belirtilen tabloda bu yakıtlara uygulanabilir değerlerden belirlenecektir."

Bölüm 6 – Gemide NO_x emisyon limitlerine uygunluğu göstermeye yönelik prosedürler

19 Paragraf 6.3.1.4, aşığındaki ile değiştirilmiştir:

"6.3.1.4 Uygulamaya yönelik durumlarda, bir gemiye bir motor takıldıktan sonra yakıt tüketimini ölçmek çoğu zaman imkansızdır. Gemideki prosedürü basitleştirmek için, bir motorun ön belgelendirme test yatağı testinden elde edilen yakıt tüketimi ölçümünün sonuçları kabul edilebilir. Bu gibi durumlarda, özellikle artık yakıt işletimi (ISO 8217:2005'e göre RM dereceli yakıt) ve ikili yakıt işletimi ile ilgili olarak, buna karşılık gelen bir tahmini hata ile bir tahmin yapılır. Hesaplama (q_{mf}) kullanılan yakıt akış hızı, test sırasında alınan yakıt numunesine göre belirlenen yakıt bileşimi ile ilgili olması gerektiğinden, test yatağı testinden elde edilen q_{mf} ölçümü, test yatağındaki ve test yakıt ve gaz yakıtları arasındaki net kalorifik değerdeki herhangi bir fark için düzeltilmelidir. Böyle bir hatanın nihai emisyonlar üzerindeki sonuçları, emisyon ölçümünün sonuçları ile birlikte hesaplanacak ve rapor edilecektir."

20 Paragraf 6.3.2.1'de, tablo 6 aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Tablo 6 – Ölçülecek ve kaydedilecek motor parametreleri

Sembol	Vade	Birim
H_a	Mutlak nem (kuru hava kütlesi ile ilgili motor giriş havası su içeriği kütlesi)	g/kg
$n_{d,i}$	Motor devri (döngü sırasında i^{th} modunda)	dk ⁻¹
n_{turbi}	Turboşarj hızı (varsa) (döngü sırasında i^{th} modunda)	dk ⁻¹
P_b	Toplam barometrik basınç (ISO 3046-1:1995'te: $P_x = P_x =$ site ortam toplam basıncı)	kPa
$P_{c,i}$	Dolgu hava soğutucusundan sonra dolgu hava basıncı (döngü sırasında i^{th} modunda)	kPa
P_f	Frenleme gücü (döngü sırasında i^{th} modunda)	kW
$q_{mf,i}$	Yakıt (çift yakıtlı motor olması durumunda, yakıt ve gaz olacaktır) (döngü sırasında i^{th} modunda)	kg/h
s_i	Yakıt mili konumu (varsa, her bir silindirin) (döngü sırasında i^{th} modunda)	
T_a	Hava girişindeki emme havası sıcaklığı (ISO 3046-1:1995'te: $T_x = TTx =$ site ortam termodinamik hava sıcaklığı)	K
$T_{SC,i}$	Dolgu hava soğutucusundan sonra şarj havası sıcaklığı (varsa) (döngü sırasında i^{th} modunda)	K
T_{caclin}	Dolgu hava soğutucusu, soğutucu giriş sıcaklığı	°C
$T_{caclout}$	Dolgu hava soğutucusu, soğutucu çıkış sıcaklığı	°C
$T_{Exh,i}$	Örnekleme noktasındaki egzoz gazı sıcaklığı (döngü sırasında i^{th} modunda)	°C
T_{Fuel_L}	Motor öncesi yakıt sıcaklığı	°C
T_{sea}	Deniz suyu sıcaklığı	°C
$T_{Fuel_G}^*$	Motor öncesi gaz yakıt sıcaklığı	°C

* Sadece çift yakıtlı motor için."

21 Mevcut paragraf 6.3.4.2'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf 6.3.4.3 eklenmiştir:

"6.3.4.3 Çift yakıtlı bir motor olması durumunda, kullanılan gaz yakıt, gemide bulunan gaz yakıt olacaktır."

22 Paragraf 6.3.11.2, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

6.3.11.2 Bir motorun NO_x emisyonu, yakıtın ateşleme kalitesine ve yakıtı bağlı nitrojene bağlı olarak değişebilir. Ateşleme kalitesinin yanma işlemi sırasında NO_x oluşumu üzerindeki etkisi hakkında yeterli bilgi yoksa ve yakıtı bağlı azot dönüşüm oranı da motor verimliliğine bağlıysa, RM sınıfı bir yakıt (ISO 8217:2005) üzerinde gerçekleştirilen gemide yapılacak bir test çalışması için %10'luk bir izin verilebilir, ancak gemide ön belgelendirme testi için herhangi bir izin verilmeyecektir. Kullanılan yakıt ve gaz yakıt; karbon, hidrojen, azot, kükürt bileşimi ve (ISO 8217:2005) ve (ISO 8178-5:2008) kapsamında verilen ölçüde, yakıt ve gaz yakıtın özellikleri için gerekli olan herhangi bir ek bileşen açısından analiz edilecektir."

23 Paragraf 6.4.11.1'de, tablo 9 aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Tablo 9 – Varsayılan yakıt parametreleri

	Karbon	Hidrojen	Azot	Oksijen
	W_{BET}	W_{ALF}	W_{DEL}	W_{EPS}
Damıtılmış yakıt (ISO 8217:2005, DM sınıfı)	%86.2	%13.6	%0.0	%0.0
Artık yakıt (ISO 8217:2005, RM sınıfı)	%86.1	%10.9	%0.4	%0.0
Doğal gaz	%75.0	%25.0	%0.0	%0.0

Diğer yakıtlar için İdare tarafından onaylanan varsayılan değerdir."

Zeyil VI – Egzoz gazı kütle akışının hesaplanması (karbon dengeleme yöntemi)

24 Mevcut paragraf 2.4'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf 2.5 eklenmiştir:

"2.5 Formül (1)'deki q_{mf} , W_{ALF} , W_{BET} , W_{DEL} , W_{EPS} , f_{fd} parametreleri, çift yakıtlı motorun gaz modunda çalışması durumunda aşağıdaki gibi hesaplanacaktır:

Formül (1)'deki faktörler	=	Faktörler formülü
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
W_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} * W_{ALF_G} * q_{mf_L} * W_{ALF_L}}{q_{mf_G} * q_{mf_L}}$
W_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} * W_{BET_G} * q_{mf_L} * W_{BET_L}}{q_{mf_G} * q_{mf_L}}$
W_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} * W_{DEL_G} * q_{mf_L} * W_{DEL_L}}{q_{mf_G} * q_{mf_L}}$
W_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} * W_{EPS_G} * q_{mf_L} * W_{EPS_L}}{q_{mf_G} * q_{mf_L}}$

RESOLUTION MEPC.251(66)
(Adopted on 4 April 2014)
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO
RESOLUTION MEPC.251(66)

(Adopted on 4 April 2014)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

**(Amendments to regulations 2, 13, 19, 20 and 21 and the Supplement to
the IAPP Certificate under MARPOL Annex VI and certification of
dual-fuel engines under the NO_x Technical Code 2008)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

NOTING FURTHER regulation 13 of MARPOL Annex VI which makes the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines (NO_x Technical Code 2008) mandatory under that Annex,

NOTING ALSO that both the revised Annex VI, adopted by resolution MEPC.176(58) and the NO_x Technical Code 2008, adopted by resolution MEPC.177(58) entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI and the NO_x Technical Code 2008,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, the amendments to Annex VI and the NO_x Technical Code 2008, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 September 2015 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI AND THE NO_x TECHNICAL CODE 2008

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

Chapter 1 – General

Regulation 2 – Definitions

1 Paragraph 26 is amended to read as follows:

"26 *Gas carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship, other than an LNG carrier as defined in paragraph 38 of this regulation, constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas."

2 New paragraphs 38 to 43 are added after existing paragraph 37 as follows:

"38 *LNG carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of liquefied natural gas (LNG).

39 *Cruise passenger ship* in relation to chapter 4 of this Annex means a passenger ship not having a cargo deck, designed exclusively for commercial transportation of passengers in overnight accommodations on a sea voyage.

40 *Conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion where a main reciprocating internal combustion engine(s) is the prime mover and coupled to a propulsion shaft either directly or through a gear box.

41 *Non-conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion, other than conventional propulsion, including diesel-electric propulsion, turbine propulsion, and hybrid propulsion systems.

42 *Cargo ship having ice-breaking capability* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship which is designed to break level ice independently with a speed of at least 2 knots when the level ice thickness is 1.0 m or more having ice bending strength of at least 500 kPa.

43 A ship *delivered on or after 1 September 2019* means a ship:

- .1 for which the building contract is placed on or after 1 September 2015; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after 1 March 2016; or
- .3 the delivery of which is on or after 1 September 2019."

Chapter 2 – Survey, certification and means of control

Regulation 5 – Surveys

3 In the first sentence of paragraph 4.2, the words "a ship" are replaced with the words "a new ship".

Chapter 3 – Requirements for control of emissions from ships

Regulation 13 – Nitrogen oxides (NO_x)

4 Paragraph 2.2 is amended to read as follows:

"2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine, or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. In the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III, as applicable), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II), taking into account guidelines developed by the Organization.

5 Paragraphs 5.1 and 5.2 are amended to read as follows:

"Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship:

.1 is prohibited except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO_x) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $9 n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

when:

.2 that ship is constructed on or after 1 January 2016 and is operating in the North American Emission Control Area or the United States Caribbean Sea Emission Control Area;

when:

.3 that ship is operating in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation, other than an emission control area described in paragraph 5.1.2 of this regulation, and is constructed on or after the date of adoption of such an emission control area, or a later date as may be specified in the amendment designating the NO_x Tier III emission control area, whichever is later.

5.2 The standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

- .1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (L), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or
- .2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship; or
- .3 a marine diesel engine installed on a ship constructed prior to 1 January 2021 of less than 500 gross tonnage, with a length (L), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present convention, of 24 m or over when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes."

6 Paragraph 10 is deleted.

Chapter 4 – Regulations for energy efficiency of ships

Regulation 19 – Application

7 A new subparagraph 2.2 is added as follows:

- "2 ships not propelled by mechanical means, and platforms including FPSOs and FSUs and drilling rigs, regardless of their propulsion."

8 Paragraph 3 is amended to read as follows:

- "3 Regulations 20 and 21 of this Annex shall not apply to ships which have non-conventional propulsion, except that regulations 20 and 21 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional or non-conventional propulsion, delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2. Regulations 20 and 21 shall not apply to cargo ships having ice-breaking capability."

Regulation 20 – Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)

9 Paragraph 1 is replaced with the following:

- "1 The attained EEDI shall be calculated for:
- .1 each new ship;
 - .2 each new ship which has undergone a major conversion; and
 - .3 each new or existing ship which has undergone a major conversion, that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly-constructed ship,

which falls into one or more of the categories in regulations 2.25 to 2.35, 2.38 and 2.39 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall

indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for

the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.

* Refer to *Code for Recognized Organizations (RO Code)*, adopted by the MEPC by resolution MEPC.237(65), as may be amended."

Regulation 21 – Required EEDI

10 Paragraph 1 is replaced with the following:

"1 For each:

- .1 new ship;
- .2 new ship which has undergone a major conversion; and
- .3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly-constructed ship,

which falls into one of the categories in regulations 2.25 to 2.31, 2.33 to 2.35, 2.38 and 2.39 and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = (1-X/100) \times \text{reference line value}$$

where X is the reduction factor specified in table 1 for the required EEDI compared to the EEDI reference line."

11 New rows are added to table 1 in paragraph 2 for ro-ro cargo ships (vehicle carrier), LNG carrier, cruise passenger ship having non-conventional propulsion, ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships, and marks ** and *** and their explanations are added, as follows:

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
LNG carrier***	10,000 DWT and above	n/a	10**	20	30
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)***	10,000 DWT and above	n/a	5**	15	30
Ro-ro cargo ship**	2,000 DWT and above	n/a	5**	20	30
	1,000 – 2,000 DWT	n/a	0.5* **	0-20*	0-30*
Ro-ro passenger ship***	1000 DWT and above	n/a	5**	20	30
	250 – 1,000 DWT	n/a	0.5* **	0-20*	0-30*
Cruise passenger ship*** having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	n/a	5**	20	30
	25,000 – 85,000 GT	n/a	0.5* **	0-20*	0-30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

** Phase 1 commences for those ships on 1 September 2015.

*** Reduction factor applies to those ships delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2.

Note: n/a means that no required EEDI applies."

12 New rows are added to table 2 in paragraph 3 for ro-ro cargo ship (vehicle carrier), LNG carrier, cruise passenger ship having non-conventional propulsion, ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships as follows:

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.33 Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)	$(DWT/GT)^{-0.7} \cdot 780.36$ where $DWT/GT < 0.3$ 1812.63 where $DWT/GT \geq 0.3$	DWT of the ship	0.471
2.34 Ro-ro cargo ship	1405.15	DWT of the ship	0.498
2.35 Ro-ro passenger ship	752.16	DWT of the ship	0.381
2.38 LNG carrier	2253.7	DWT of the ship	0.474
2.39 Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	170.84	GT of the ship	0.214

Appendix I – Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (regulation 8)

13 The footnote in the Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate) is amended to read as follows:

** Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely, for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 and regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply."

AMENDMENTS TO THE NO_x TECHNICAL CODE 2008

Abbreviations, subscripts and symbols

14 Table 4 is replaced by the following:

"Table 4 – Symbols for fuel composition

Symbol	Definition	Unit
W_{ALF}^*	H content of fuel	% m/m
W_{BET}^*	C content of fuel	% m/m
W_{GAM}^*	S content of fuel	% m/m
W_{DEL}^*	N content of fuel	% m/m
W_{EPS}^*	O content of fuel	% m/m
α	Molar ratio (H/C)	1

* Subscripts "_G" denotes gas-fuel fraction.
"_L" denotes liquid-fuel fraction."

Chapter 1 – General

15 Paragraph 1.3.10 is replaced by the following:

"1.3.10 *Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 applies, including booster/compound systems, if applied.

Where an engine is intended to be operated normally in the gas mode, i.e. with the gas fuel as the main fuel and with liquid fuel as the pilot or balance fuel, the requirements of regulation 13 have to be met only for this operation mode. Operation on pure liquid fuel resulting from restricted gas supply in cases of failures shall be exempted for the voyage to the next appropriate port for the repair of the failure."

Chapter 5 – Procedures for NO_x emission measurements on a test bed

16 Existing paragraph 5.3.4 is deleted and new paragraphs 5.3.4, 5.3.5 and 5.3.6 are added after existing paragraph 5.3.3 as follows:

"5.3.4 The selection of gas fuel for testing for dual fuel depends on the aim of tests. In case where an appropriate standard gas fuel is not available, other gas

fuels shall be used with the approval of the Administration. A gas fuel sample shall be collected during the test of the parent engine. The gas fuel shall be analysed to give fuel composition and fuel specification.

5.3.5 Gas fuel temperature shall be measured and recorded together with the measurement point position.

5.3.6 Gas mode operation of dual fuel engines using liquid fuel as pilot or balance fuel shall be tested using maximum liquid-to-gas fuel ratio, such maximum ratio means for the different test cycle modes the maximum liquid-to-gas setting certified. The liquid fraction of the fuel shall comply with 5.3.1, 5.3.2 and 5.3.3."

17 A new sentence is added at the end of existing paragraph 5.12.3.3, as follows:

"In case of the use of dual fuel, the calculation shall be in accordance with paragraphs 5.12.3.1 to 5.12.3.3. However, q_{mf} , W_{ALF} , W_{BET} , W_{DEL} , W_{EPS} , f_w values shall be calculated in accordance with the following table:

Factors in the formula (6) (7) (8)	=	Formula for factors
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
W_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times W_{ALF_G} + q_{mf_L} \times W_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
W_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times W_{BET_G} + q_{mf_L} \times W_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
W_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times W_{DEL_G} + q_{mf_L} \times W_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
W_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times W_{EPS_G} + q_{mf_L} \times W_{EPS_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

18 In paragraph 5.12.5.1, table 5 is replaced by the following:

"Table 5 – Coefficient u_{gas} and fuel-specific parameters for raw exhaust gas

Gas	NO_x	CO	HC	CO_2	O_2	
ρ_{gas} kg/m ³	2.053	1.250	*	1.9636	1.4277	
	ρ_e †	Coefficient $u_{\text{gas}}^{\ddagger}$				
Liquid fuel**	1.2943	0.001586	0.000966	0.000479	0.001517	0.001103
Rapeseed Methyl Ester	1.2950	0.001585	0.000965	0.000536	0.001516	0.001102
Methanol	1.2610	0.001628	0.000991	0.001133	0.001557	0.001132
Ethanol	1.2757	0.001609	0.000980	0.000805	0.001539	0.001119
Natural gas	1.2661	0.001621	0.000987	0.000558	0.001551	0.001128
Propane	1.2805	0.001603	0.000976	0.000512	0.001533	0.001115
Butane	1.2832	0.001600	0.000974	0.000505	0.001530	0.001113

* Depending on fuel.

** Petroleum derived.

† ρ_e is the nominal density of the exhaust gas.

‡ At $\lambda = 2$, wet air, 273 K, 101.3 kPa.

Values for u given in table 5 are based on ideal gas properties.

In multiple fuel type operation, the u_{gas} value used shall be determined from the values applicable to those fuels in the table set out above proportioned in accordance with the fuel ratio used."

Chapter 6 – Procedures for demonstrating compliance with NO_x emission limits on board

19 Paragraph 6.3.1.4 is replaced by the following:

"6.3.1.4 In practical cases, it is often impossible to measure the fuel oil consumption once an engine has been installed on board a ship. To simplify the procedure on board, the results of the measurement of the fuel oil consumption from an engine's pre-certification test-bed testing may be accepted. In such cases, especially concerning residual fuel oil operation (RM-grade fuel oil according to ISO 8217:2005) and dual fuel operation, an estimation with a corresponding estimated error shall be made. Since the fuel oil flow rate used in the calculation ($\dot{q}_{m,f}$) must relate to the fuel oil composition determined in respect of the fuel sample drawn during the test, the measurement of $\dot{q}_{m,f}$ from the test-bed testing shall be corrected for any difference in net calorific values between the test bed and test fuel oils and gases. The consequences of such an error on the final emissions shall be calculated and reported with the results of the emission measurement."

20 In paragraph 6.3.2.1, table 6 is replaced by the following:

"Table 6 – Engine parameters to be measured and recorded

Symbol	Term	Unit
H_a	Absolute humidity (mass of engine intake air water content related to mass of dry air)	g/kg
$n_{d,i}$	Engine speed (at the i^{th} mode during the cycle)	min ⁻¹
$n_{turb,i}$	Turbocharger speed (if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	min ⁻¹
P_b	Total barometric pressure (in ISO 3046-1:1995: $P_x = P_a =$ site ambient total pressure)	kPa
$P_{C,i}$	Charge air pressure after the charge air cooler (at the i^{th} mode during the cycle)	kPa
P_i	Brake power (at the i^{th} mode during the cycle)	kW
$q_{mf,i}$	Fuel oil (in case of dual fuel engine, it would be fuel oil and gas) (at the i^{th} mode during the cycle)	kg/h
s_i	Fuel rack position (of each cylinder, if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	
T_a	Intake air temperature at air inlet (in ISO 3046-1:1995: $T_x = TT_x =$ site ambient thermodynamic air temperature)	K
$T_{SC,i}$	Charge air temperature after the charge air cooler (if applicable) (at the i^{th} mode during the cycle)	K
T_{CACIN}	Charge air cooler, coolant inlet temperature	°C
T_{CACOUT}	Charge air cooler, coolant outlet temperature	°C
$T_{Exh,i}$	Exhaust gas temperature at the sampling point (at the i^{th} mode during the cycle)	°C
T_{Fuel-L}	Fuel oil temperature before the engine	°C
T_{Sea}	Seawater temperature	°C
T_{Fuel-G}^*	Gas fuel temperature before the engine	°C

* Only for dual-fuel engine."

21 A new paragraph 6.3.4.3 is added after existing paragraph 6.3.4.2 as follows:

"6.3.4.3 In case of a dual fuel engine, the gas fuel used shall be the gas fuel available on board."

22 Paragraph 6.3.11.2 is replaced by the following:

"6.3.11.2 The NO_x emission of an engine may vary depending on the ignition quality of the fuel oil and the fuel-bound nitrogen. If there is insufficient information available on the influence of the ignition quality on the NO_x formation during the combustion process and the fuel-bound nitrogen conversion rate also depends on the engine efficiency, an allowance of 10% may be granted for an on board test run carried out on an RM-grade fuel oil (ISO 8217:2005), except that there will be no allowance for the pre-certification test on board. The fuel oil and gas fuel used shall be analysed for its composition of carbon, hydrogen, nitrogen, sulphur and, to the extent given in (ISO 8217:2005) and (ISO 8178-5:2008), any additional components necessary for a specification of the fuel oil and gas fuel."

23 In paragraph 6.4.11.1, table 9 is replaced by the following:

"Table 9 – Default fuel oil parameters

	Carbon	Hydrogen	Nitrogen	Oxygen
	W_{BET}	W_{ALF}	W_{DEL}	W_{EPS}
Distillate fuel oil (ISO 8217:2005, DM grade)	86.2%	13.6%	0.0%	0.0%
Residual fuel oil (ISO 8217:2005, RM grade)	86.1%	10.9%	0.4%	0.0%
Natural gas	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%

For other fuel oils, default value as approved by the Administration."

Appendix VI – Calculation of exhaust gas mass flow (carbon balance method)

24 A new paragraph 2.5 is added after existing paragraph 2.4 as follows:

"2.5 q_{mf} , W_{ALF} , W_{BET} , W_{DEL} , W_{EPS} , f_{id} parameters, in formula (1), in case of gas mode operation of dual-fuel engine, shall be calculated as follows:

Factors in formula (1)	=	Formula of factors
q_{mf}	=	$q_{mf_G} + q_{mf_L}$
W_{ALF}	=	$\frac{q_{mf_G} \times W_{ALF_G} + q_{mf_L} \times W_{ALF_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
W_{BET}	=	$\frac{q_{mf_G} \times W_{BET_G} + q_{mf_L} \times W_{BET_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
W_{DEL}	=	$\frac{q_{mf_G} \times W_{DEL_G} + q_{mf_L} \times W_{DEL_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$
W_{EPS}	=	$\frac{q_{mf_G} \times W_{EPS_G} + q_{mf_L} \times W_{EPS_L}}{q_{mf_G} + q_{mf_L}}$

MEPC.256(67) SAYILI KARAR

17 Ekim 2014 tarihinde kabul edilmiştir

**1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN 1978 TARİHLİ
PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL Ek I'de Yapılan Değişiklikler

(Kural 43'te Yapılan Değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1978 tarihli Protokolün ("1978 tarihli Protokol") değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 tarihli Protokol tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Sözleşmedeki (MARPOL) değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin ("1973 tarihli Sözleşme") 16. maddesine ve 1973 tarihli Sözleşmeyle ilgili 1978 tarihli Protokolün VI. maddesini KAYDEDEREK,

Antarktika alanında faaliyet gösteren gemilerde ağır ham petrolün balast olarak taşınmasına ilişkin MARPOL Ek I'de teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL EK I'de yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Ekim 2015 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Mart 2016 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreterden, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreterden, işbu kararın ve Ekinin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Kural 43'de yapılan değişiklikler)

Ek I

Petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin kurallar

Bölüm 9

Antarktika alanında petrolün kullanımı veya taşınması için özel şartlar

Kural 43

Antarktika alanında petrolün kullanımı veya taşınması için özel şartlar

1. paragrafın giriş bölümünde, "yük olarak dökme olarak taşıma" ve "veya taşıma" ifadelerinin arasına aşağıdaki ifade eklenmiştir:

" , balast olarak kullanma, "

RESOLUTION MEPC.256(67)

Adopted on 17 October 2014

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

Amendment to MARPOL Annex I

(Amendment to regulation 43)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 ("the 1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 ("the 1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex I of MARPOL, concerning the carriage of heavy grade oil as ballast on ships operating in the Antarctic area,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex I of MARPOL, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2015 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 March 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENT TO MARPOL ANNEX I

(Amendment to regulation 43)

Annex I

Regulations for the prevention of pollution by oil

Chapter 9

Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area

Regulation 43

Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area

In the chapeau of paragraph 1, between the words "the carriage in bulk as cargo" and "or carriage", insert:

" , use as ballast,"

MEPC.257(67) SAYILI KARAR

17 Ekim 2014 tarihinde kabul edilmiştir

**1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN 1978 TARİHLİ
PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL Ek III'te yapılan değişiklikler

**(Ambalajlanmış zararlı maddelerin tanımlanmasına ilişkin kriterlerle
ilgili zeyilde yapılan değişiklikler)**

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'nin ("1973 Sözleşmesi") 16. maddesi ile 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'ye ilişkin 1978 Protokolü'nün ("1978 Protokolü") VI. maddesinin birlikte 1978 Protokolü'nün değişiklik prosedürünü belirlediğini ve 1978 Protokolü (MARPOL) ile değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesi'nde yapılacak değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme görevini Örgütün uygun organına verdiğini DİKKATE ALARAK,

On sekizinci oturumunda, Tehlikeli Maddelerin, Katı Yüklerin ve Konteynırların Taşınması Alt Komitesi (DSC) tarafından geliştirilen MARPOL Ek III'te yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen MARPOL EK III'de yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Ekim 2015 tarihine kadar Örgüte bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağına KARAR VERİR;

3 Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Mart 2016 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, İşbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL EK III' TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Ambalajlanmış zararlı maddelerin tanımlanmasına ilişkin kriterlerle ilgili lahikada yapılan değişiklikler)

MARPOL EK III

Deniz yoluyla ambalajlı olarak taşınan zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesine ilişkin kurallar

Lahika

Ambalajlanmış zararlı maddelerin tanımlanmasına ilişkin kriterler

Lahika giriş bölümü, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Bu Ek kapsamında radyoaktif maddeler* haricindeki aşağıdaki kriterlerden herhangi biri ile tanımlanan maddeler zararlı maddelerdir".

* * IMDG Kodu bölüm 2.7'de tanımlandığı üzere sınıf 7'ye bakınız

** Kriterler, tadil edildiği şekliyle Birleşmiş Milletler Kimyasalların Küresel Olarak Uyumlaştırılmış Sınıflandırma ve Etiketleme Sistemi (GHS) tarafından geliştirilen kriterlere dayanmaktadır. Bu Ek'te kullanılan kısaltmaların veya terimlerin tanımları için IMDG Kodu'nun ilgili paragraflarına bakınız."

RESOLUTION MEPC.257(67)
Adopted on 17 October 2014
AMENDMENT TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973
RESOLUTION MEPC.257(67)

Adopted on 17 October 2014

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

Amendment to MARPOL Annex III

**(Amendment to the appendix on criteria for the identification of harmful
substances in packaged form)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 ("1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 ("1978 Protocol") which together specify the amendment procedure of the 1978 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL),

HAVING CONSIDERED proposed amendments to Annex III of MARPOL, developed by the Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC), at its eighteenth session,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex III of MARPOL, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2015 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 March 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENT TO MARPOL ANNEX III

(Amendment to the appendix on criteria for the identification of harmful substances in packaged form)

MARPOL Annex III

Regulations for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form

Appendix

Criteria for the identification of harmful substances in packaged form

The chapeau of the appendix is replaced by the following:

"For the purpose of this Annex, substances, other than radioactive materials^{*}, identified by any one of the following criteria are harmful substances".

^{*} Refer to class 7, as defined in chapter 2.7 of the IMDG Code

^{**} The criteria are based on those developed by the United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS), as amended. For definitions of acronyms or terms used in this appendix, refer to the relevant paragraphs of the IMDG Code."

MEPC.258(67) SAYILI KARAR

17 Ekim 2014 tarihinde kabul edilmiştir

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ
GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI
SÖZLEŞMESİNİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN
DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL Ek VI'da Yapılan Değişiklikler

(Kural 2 ve 13 ve IAPP Belgesinin İlavesinde Yapılan Değişiklikler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Birlikte 1997 tarihli Protokolün değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, 1978 ve 1997 tarihli Protokoller tarafından değiştirildiği şekliyle 1973 Sözleşmesindeki değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesin ("1973 tarihli Sözleşme") 16. maddesini, 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesine ilişkin 1978 Protokolünün ("1978 Protokolü") VI. maddesi ve 1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmesini tadil eden 1997 Protokolünün ("1997 Protokolü") 4. maddesini DİKKATE ALARAK,

1997 Protokolü ile eklenen 1973 Sözleşmesine Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin kurallar başlıklı Ek VI'nın de DİKKATE ALARAK,

MEPC.176(58) sayılı kararla kabul edilen revize edilmiş Ek VI'nın 1 Temmuz 2010'da yürürlüğe girdiğini AYRICA DİKKATE ALARAK,

Yalnızca gaz yakıtlarla çalışan motorlarla ilgili olarak revize edilmiş Ek VI'da yapılan taslak değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 1973 tarihli Sözleşmenin 16(2)(f)(iii) maddesi uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Ekim 2015 tarihine kadar Örgüte bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını KARAR VERİR;

3 Taraf Devletleri, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(g)(ii) maddesi uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine bahsi geçen değişikliklerin 1 Mart 2016 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(e) maddesine uygun olarak, bu kararın onaylı suretlerini ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'nin tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

- 2 -

5 Genel Sekreter'den, İşbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, 1978 ve 1997 protokolleri ile değiştirilen 1973 tarihli Sözleşme'ye Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

- 3 -

EK

MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Kural 2 ile 13 ve lahika l'de yapılan değişiklikler)

MARPOL Ek VI

Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin kurallar

Bölüm 1

Genel

Kural 2

Tanımlar

- 1 Paragraf 9'daki "yakıt" tanımı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Yakıt, gaz, damıtılmış ve artık yakıtlar dahil olmak üzere, bir gemide tahrik veya operasyon için kullanılması tasarlanan herhangi bir yakıt anlamına gelir."

- 2 Paragraf 14'daki "dizel deniz motoru" tanımı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"Deniz dizel motoru, uygulandığı takdirde tahrik/bileşik sistemler de dahil olmak üzere, bu Ek'in 13. kuralının uygulandığı, sıvı veya çift yakıtlı çalışan herhangi bir pistonlu içten yanmalı motor anlamına gelir. Ayrıca, 1 Mart 2016 veya sonrasında inşa edilmiş bir gemiye takılan gaz yakıtlı bir motor veya bu tarihte veya daha sonra kurulan gaz yakıtlı ilave bir motor veya özdeş olmayan yedek bir motor da dizel deniz motoru olarak kabul edilir."

Bölüm 3

Gemilerden kaynaklı emisyonların kontrolü için gereklilikler

Kural 13

Azot Oksitler (NO_x)

- 3 Mevcut paragraf 7.3, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"7.3 1 Ocak 1990'da veya sonrasında inşa edilmiş bir gemiye, 1 Ocak 2000'den önce takılmış olan 5.000 kW'tan fazla çıkış gücüne ve 90 L veya daha fazla silindir hacmine sahip bir dizel deniz motoruna ilişkin olarak, Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası, bu kuralın 7.1 paragrafının geçerli olduğu bir dizel deniz motoru için aşağıdakilerden biri belirtilecektir:

- .1 bu kuralın 7.1.1 paragrafı uyarınca onaylanmış bir yöntemin uygulanmış olduğu;
- .2 bu kuralın 7.1.2 paragrafı uyarınca motorun tasdik edildiği;
- .3 bu kuralın 7.2 paragrafında açıklandığı gibi onaylanmış bir yöntemin henüz piyasadan temin edilebilir olmadığı veya
- .4 onaylanmış bir yöntemin uygulanabilir olmadığı."

- 4 -

Lahika I

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi (IAPP) Sertifikası Formu (Kural 8)

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası'na İlavde (IAPP Belgesi)

4 Paragraf 1.4'e ilişkin dipnot, aşağıdaki dipnot ile değiştirilmiştir:

"* Yalnızca, kural 13.5.2.1 veya kural 13.5.2.3 uyarınca, kural 13.5.1.1'de belirtilen NO_x emisyon sınırının geçerli olmadığı, 1 Ocak 2016'da veya sonrasında inşa edilmiş, özel olarak tasarlanmış ve yalnızca eğlence amaçlı kullanılan gemiler için doldurulur."

5 Mevcut paragraf 2.2.1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"2.2.1 Bu gemiye takılan aşağıdaki dizel deniz motorları, belirtildiği gibi, kural 13'ün gerekliliklerine uygundur:

- 5 -

MARPOL Ek VI'nın geçerli kuralı (NTK = NOx 2008 tarihli Teknik Kod) (OY = Onaylanmış Yöntem)		Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5	Motor #6
1	Üretici ve modeli						
2	Seri numarası						
3	Kullanım (geçerli uygulama döngüleri - NTK 3.2)						
4	Nominal güç (kW) (NTK 1.3.11)						
5	Nominal hız (rpm) (NTK 1.3.12)						
6	13.1.1.2 kapsamında muaf kurulu özdeş motor $\geq 1/1/2000$	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	13.1.1.2'ye göre özdeş motor kurulum tarihi (gg/aa/yyyy)						
8a	Büyük Makine	13.2.1.1 ve 13.2.2					
8b	Değişikliği	13.2.1.2 ve 13.2.3					
8c	(gg/aa/yyyy)	13.2.1.3 ve 13.2.3					
9a	Sınıf I	13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Sınıf II	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (Sınıf III mümkün değil)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Muafiyetler)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f	13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11a	Sınıf III (Yalnızca ECA-NOx)	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	kurulu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	OY* bu sürveyde piyasadan temin edilebilir değil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	uygulanabilir değil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Bkz. Onaylanmış yöntem süreciyle ilgili 2014 tarihli Rehber (MEPC.243(66) sayılı karar)."

- 6 -

6 Mevcut paragraf 2.5, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"2.5 Gemide atık yakımı (kural 16)

Gemide, aşağıdaki özelliklere sahip bir yakma fırını bulunmaktadır:

.1 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında kurulmuş ve aşağıdakilere uygun:

.1 tadil edildiği şekliyle MEPC.76(40) sayılı karar *

.2 MEPC.244(66) sayılı karar

.2 aşağıdakilere uygun olarak 1 Ocak 2000'den önce kurulmuş:

.1 tadil edildiği şekliyle MEPC.59(33) sayılı karar **

.2 tadil edildiği şekliyle MEPC.76(40) sayılı karar *

* MEPC.93(45) sayılı kararla tadil edilen.

** MEPC.92(45) sayılı kararla tadil edilen."

RESOLUTION MEPC.258(67)
Adopted on 17 October 2014
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO
RESOLUTION MEPC.258(67)

Adopted on 17 October 2014

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex VI

(Amendments to regulations 2 and 13 and the Supplement to the IAPP Certificate)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 ("1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 ("1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto ("1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the prevention of air pollution from ships was added to the 1973 Convention,

NOTING FURTHER that the revised Annex VI, which was adopted by resolution MEPC.176(58), entered into force on 1 July 2010,

HAVING CONSIDERED draft amendments to the revised Annex VI concerning engines solely fuelled by gaseous fuels,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, said amendments shall enter into force on 1 March 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

(Amendments to regulations 2 and 13 and appendix I)

MARPOL Annex VI
Regulations for the prevention of air pollution from ships

Chapter 1
General

Regulation 2
Definitions

- 1 The definition of "fuel oil" in paragraph 9 is replaced by the following definition:

"Fuel oil means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including gas, distillate and residual fuels."
- 2 The definition of "marine diesel engine" in paragraph 14 is replaced by the following definition:

"Marine diesel engine means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied. In addition, a gas fuelled engine installed on a ship constructed on or after 1 March 2016 or a gas fuelled additional or non-identical replacement engine installed on or after that date is also considered as a marine diesel engine."

Chapter 3
Requirements for control of emissions from ships

Regulation 13
Nitrogen oxides (NO_x)

- 3 Paragraph 7.3 is replaced by the following paragraph:

"7.3 With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 litres installed on a ship constructed on or after 1 January 1990, but prior to 1 January 2000, the International Air Pollution Prevention Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate one of the following:
 - .1 an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation;
 - .2 the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation;
 - .3 an approved method is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation; or
 - .4 an approved method is not applicable."

Appendix I
Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)

Supplement to the International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)

4 The footnote relating to paragraph 1.4 is replaced by the following footnote:

"* Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply."

5 Paragraph 2.2.1 is replaced by the following paragraph:

"2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

RESOLUTION MEPC.258(67)

Adopted on 17 October 2014

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NOx Technical Code 2008) (AM = Approved Method)		Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5	Engine #6
1	Manufacturer and model						
2	Serial number						
3	Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)						
4	Rated power (kW) (NTC 1.3.11)						
5	Rated speed (RPM) (NTC 1.3.12)						
6	Identical engine installed \geq 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2						
8a	Major	13.2.1.1 & 13.2.2					
8b	Conversion	13.2.1.2 & 13.2.3					
8c	(dd/mm/yyyy)	13.2.1.3 & 13.2.3					
9a	Tier I	13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Tier II	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (Tier III not possible)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Exemptions)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	Tier III (ECA-NOx only)	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	installed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	AM* not commercially available at this survey	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	not applicable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Refer to the 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66)).¹¹

6 Paragraph 2.5 is replaced by the following paragraph:

"2.5 Shipboard incineration (regulation 16)

The ship has an incinerator:

- .1 installed on or after 1 January 2000 that complies with:
 - .1 resolution MEPC.76(40), as amended *
 - .2 resolution MEPC.244(66)
- .2 installed before 1 January 2000 that complies with:
 - .1 resolution MEPC.59(33), as amended **
 - .2 resolution MEPC.76(40), as amended *

* As amended by resolution MEPC.93(45).

** As amended by resolution MEPC.92(45)."

MEPC.265(68) SAYILI KARAR
(15 Mayıs 2015 tarihinde kabul edilmiştir)

1973 TARİHLİ GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞME'YE DAİR 1978 TARİHLİ PROTOKOLÜN
EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL I, II, IV, ve V Eklerinde Yapılan Değişiklikler
(Kutup Kodunun çevre ile ilgili hükümlerinden yararlanmanın zorunlu olması)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 tarihli Protokol ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

MARPOL'un mevcut gerekliliklerinin ve diğer ilgili bağlayıcı IMO belgelerinin ötesine geçen, sistemleri ve operasyonları üzerindeki ilave talepler nedeniyle kutup sularında çalışan gemiler için zorunlu bir çerçeve sağlama ihtiyacını FARKINDA OLARAK,

Komite'nin, Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin Kutup Kodunun çevre ile ilgili hükümlerine ilişik olarak kabul ettiği MEPC.264(68) sayılı karara DİKKAT ÇEKEREK,

Doksan dördüncü oturumunda, Deniz Emniyeti Komitesinin MSC.385(94) sayılı kararla, emniyetle ilgili hükümlerine ilişkin olarak Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemiler için Uluslararası Kodunu ve MSC.386(94) sayılı kararla Kutup Kodunun emniyetle ilgili hükümlerini zorunlu kılmak için 1974 tarihli SOLAS sözleşmesinde yapılan değişiklikleri kabul ettiğini AYRICA DİKKAT ÇEKEREK,

Kutup Kodunu çevre ile ilgili hükümlerini zorunlu kılmak için MARPOL Ek I, II, IV ve V'te yapılması önerilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen Ek I, II, IV ve V'te yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 2016 tarihine kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını KARAR VERİR;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'un tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL I, II, IV, VE V EKLERİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

**EK I
PETROL KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR**

**Bölüm 1
Genel**

Kural 3 - Muafiyetler ve feragatler

- 1 Paragraf 1'de, "veya Kutup Kodu kısım II-A'nın 1.2. kesimi" ifadesi "bu ekin 3. ve 4. bölümü" ve "inşaata ilişkin" ifadelerinin arasına eklenmiştir.
- 2 Yeni paragraf 5.2.2, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:
".2 Arktik sularında yolculuk; veya"
- 3 5.2.2 ile 5.2.6 arasındaki mevcut paragraflar 5.2.3 ile 5.2.7 arasında yeniden numaralandırılmıştır ve alt paragraflarda buna uygun olarak yeniden numaralandırılmıştır. Yeniden numaralandırılmış paragraf 5.2.5 ve 5.2.6'da, atıfta bulunulan "5.2.2" ve "5.2.2.2" paragraf numaraları "5.2.3" ve "5.2.3.2" olarak değiştirilmiştir.
- 4 Yeniden numaralandırılan paragraf 5.2.3'ün giriş bölümü, aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:
".3 tankerin faaliyet gösterdiği özel alanlar veya Arktik suları dışındaki en yakın karadan 50 deniz mili içindeki seferler."

Kural 4 - İstisnalar

- 5 Giriş kısmı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:
"Bu Ek'in 15 ve 34. kuralları ve Kutup Kodu kısım II-A'nın 1.1.1. paragrafı aşağıdakiler için geçerli değildir:"

**Bölüm 3
Tüm gemilerin makine mahalleri için gereklilikler**

**Kısım B
Ekipman**

Kural 14 - Petrol filtreleme ekipmanı

- 6 Paragraf 5.1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:
".1 münhasıran özel bölgelerde veya Arktik sularında sefer yapan herhangi bir gemi, veya"
- 7 Paragraf 5.3.4'te, "özel alanlar içerisinde" ve "veya kabul edilenler" ifadelerinin arasına "veya Arktik suları" ifadesi eklenmiştir.

Kısım C
Petrol boşaltımının kontrolü

Kural 15 - Petrol boşaltımının kontrolü

- 8 Kısım A'nın başlığının sonuna "Arktik suları haricinde" ifadesi eklenmiştir.
- 9 Kısım C'nin başlığının sonuna "ve Arktik suları" ifadesi eklenmiştir.

4. Bölüm
Petrol tankerlerinin yük alanları için gereklilikler

Kısım C
Petrolün operasyonel boşaltımının kontrolü

Kural 34 - Petrol boşaltımının kontrolü

- 10 Kısım A'nın başlığının sonuna "Arktik suları haricinde" ifadesi eklenmiştir.

Bölüm 6
Atık Kabul tesisleri

Kural 38 – Atık Kabul tesisleri

- 11 Paragraf 2.5'te, "ve Kutup Kodu kısım II-A'nın 1.1.1. paragrafı" ifadesi "bu Ek'in 15 ve 34. kuralları" ifadesinin arkasına eklenmiştir.
- 12 Paragraf 3.5'te, "ve Kutup Kodu kısım II-A'nın 1.1.1. paragrafı" ifadesi "bu Ekin 15. kuralı" ifadesinin arkasına eklenmiştir.

11. Bölüm

Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin Kodu

- 13 Mevcut bölüm 10'dan sonra, aşağıdaki yeni bölüm 11 eklenmiştir:

"Bölüm 11 - Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin Kodu

Kural 46 - Tanımlar

Bu Ek kapsamında,

1 Kutup Kodu, MSC.385(94) ve MEPC.264(68) sayılı kararlar ile kabul edilen, bir giriş, bölüm I-A ve II-A ve bölüm I-B ve II-B'den oluşan, aşağıdaki şartlarla değiştirilebileceği haliyle Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemiler için Uluslararası Kod anlamına gelir:

- .1 Kutup Kodunun Kısım II-A giriş ve bölüm 1'inin çevre ile ilgili hükümlerinde yapılan değişiklikler, Ek'in lahikasında geçerli olan değişiklik prosedürlerine ilişkin olarak İşbu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilir, yürürlüğe girer ve geçerli olur; ve

- 2 Kutup Kodunun II-B bölümünde yapılan değişiklikler, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından Asli Kurallara uygun olarak kabul edilir.

2 *Arktik suları*, 58°00'.0 K enlem ve 042°00'.0 B boylamından 64°37'.0 K enlem, 035°27'.0 B boylamına ve oradan 67°03'.9 K enlem, 026°33'.4 B boylam ve oradan 70°49'.56 K enlemi ve 008°59'.61 B boylamına (Şörkapp, Jan Mayen) ve Jan Mayen'in güney kıyısında, Bjørnøya Adası tarafından 73°31'.6 K ve 019°01'.0 D'ye kadar ve oradan büyük bir daire çizgisi ile 68°38'.29 K enlemi ve 043°23'.08 D boylamına (Cap Kanin Nos) ve dolayısıyla Asya Kıtasının kuzey kıyısından doğuya doğru Bering Boğazı'na ve oradan Bering Boğazı'ndan batıya doğru 60° K enleminde Il'pysrkiy'e kadar ve 60. Kuzey paralelini takip ederek doğuya doğru Etolin Boğazı'na kadar ve oradan Kuzey Amerika kıtasının kuzey kıyısında 60° K enlemine kadar güneyde ve oradan doğuya doğru 60° K enlemine paralel olarak, 056°37'.1 B boylamına ve oradan 58°00'.0 K enlemine, 042°00'.0 B boylamına kadar olan alandaki sular anlamına gelir.

- 3 *Kutup suları* Arktik suları ve/veya Antarktika alanı anlamına gelir.

Kural 47 - Uygulama ve gereklilikler

- 1 Bu bölüm, kutup sularında faaliyet gösteren tüm gemiler için geçerlidir.
- 2 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu kuralın 1. paragrafı kapsamındaki herhangi bir gemi, bu Ek'in diğer uygulanabilir gereksinimlerine ek olarak, girişi bölümünün çevre ile ilgili hükümlerine ve Kutup Kodunun II-A kısmının 1. bölümüne uygun olacaktır.
- 3 Kutup Kodunun II-A kısmının 1. bölümünün uygulanmasında, Kutup Kodunun II-B kısmındaki ek rehberlik dikkate alınmalıdır."

Lahika II

IOPP Belgesi ve İlaveleri Formu Lahika

Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Belgesine İlave (IOPP Belgesi) - Form A

- 14 Mevcut kesim 7'den sonra aşağıdaki yeni kesim 8 eklenmiştir:
- "8 Kutup Kodu bölüm 1 Kısım II-A'ya uygunluk
- 8.1 Gemi, Kutup Kodu Kısım II-A bölüm 1'in giriş bölümünün ve 1.2 kesiminin çevre ile ilgili hükümlerinde yer alan ek gerekliliklere uygundur.
....."

Uluslararası Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Belgesine İlave (IOPP Belgesi) - Form B

- 15 Mevcut kesim 10'den sonra aşağıdaki yeni kesim 11 eklenmiştir:
- "11 Kutup Kodu bölüm 1 Kısım II-A'ya uygunluk

11.1 Gemi, Kutup Kodu Kısım II-A bölüm I'in giriş bölümünün ve 1.2 kısmının çevre ile ilgili hükümlerinde yer alan ek gerekliliklere uygundur."

EK II DÖKME ZEHİRLİ SIVI MADDELERLE DENİZ KİRLENMESİNİN KONTROLÜ İÇİN KURALLAR

Bölüm 1 Genel

Kural 3 - İstisnalar

1 Paragraf 1'in giriş bölümünde, "bu Eke" "tabi olmayan" kelimelerinin arasına "ve Kutup Kodu Kısım II-A bölüm 2'ye" ifadesi eklenmiştir.

Bölüm 6

Liman Devletlerinin kontrol tedbirleri

Kural 16 - Kontrol tedbirleri

2 Paragraf 3'te, "kural 13 ve bu kural" referansı "kural 13 ve bu kural, ve gemi Arktik sularında faaliyet gösterirken Kutup Kodunun II-A kısmının 2. bölümü" ile değiştirilmiştir.

Bölüm 10

Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin Kodu

3 Mevcut bölüm 9'dan sonra, aşağıdaki yeni bölüm 10 eklenmiştir:

"Bölüm 10 - Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin Uluslararası Kod

Kural 21 - Tanımlar

Bu Ek kapsamında,

1 *Kutup Kodu*, MSC.385(94) ve MEPC.264(68) sayılı kararlar ile kabul edilen, bir giriş, bölüm I-A ve II-A ve bölüm I-B ve II-B'den oluşan, aşağıdaki şartlarla tadil edilebileceği haliyle Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemiler için Uluslararası Kod anlamına gelir:

- .1 Kutup Kodunun Kısım II-A giriş ve bölüm 2'nin çevre ile ilgili hükümlerinde yapılan değişiklikler, Ek'in lahikasında geçerli olan değişiklik prosedürlerine ilişkin olarak işbu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilir, yürürlüğe girer ve geçerli olur; ve
- .2 Kutup Kodunun II-B bölümünde yapılan değişiklikler, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından Asli Kurallara uygun olarak kabul edilir.

2 *Arktik suları*, 58°00'.0 K enlem ve 042°00'.0 B boylamından 64°37'.0 K enlem, 035°27'.0 B boylamına ve oradan 67°03'.9 K enlem, 026°33'.4 B boylam ve oradan 70°49'.56 K enlemi ve 008°59'.61 B boylamına (Sørkapp, Jan Mayen) ve Jan Mayen'in güney kıyısında, Bjørnøya Adası tarafından 73°31'.6 K ve 019°01'.0 D'ye kadar ve oradan büyük bir daire çizgisi ile 68°38'.29 K enlemi ve 043°23'.08 D boylamına (Cap Kanin Nos) ve dolayısıyla Asya Kıtasının kuzey kıyısından doğuya doğru Bering Boğazı'na ve oradan Bering Boğazı'ndan batıya doğru 60° K enleminde Il'pyrskiy'e kadar ve 60. Kuzey paralelini takip ederek doğuya doğru Etolin Boğazı'na kadar ve oradan Kuzey Amerika kıtasının kuzey kıyısında 60° K enlemine kadar güneyde ve oradan doğuya doğru 60° K enlemine paralel olarak, 056°37'.1 B boylamına ve oradan 58°00'.0 K enlemine, 042°00'.0 B boylamına kadar olan alandaki sular anlamına gelir.

3 *Kutup suları* Arktik suları ve/veya Antarktika alanı anlamına gelir.

Kural 22 - Uygulama ve gereklilikler

- 1 Bu bölüm, kutup sularında çalışan, dökme zehirli sıvı maddeleri taşımak üzere belgelendirilmiş tüm gemiler için geçerlidir.
- 2 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu kuralın 1. paragrafı kapsamındaki herhangi bir gemi, bu Ek'in diğer uygulanabilir gereksinimlerine ek olarak, girişi bölümünün çevre ile ilgili hükümlerine ve Kutup Kodunun II-A kısmının 2. bölümüne uygun olacaktır.
- 3 Kutup Kodunun II-A kısmının 2. bölümünün uygulanmasında, Kutup Kodunun II-B kısmındaki ek rehberlik dikkate alınmalıdır."

Lahika IV

Prosedürler ve Düzenlemeler Rehberi için standart format

Kesim 1 – MARPOL Ek II'nin temel özellikleri

4 Mevcut paragraf 1.3'in sonuna aşağıdaki cümle eklenmiştir:

"Ek olarak, Kutup Kodunun II-A kısmının 2. bölümüne tabi olarak, Arktik sularında daha katı boşaltım kriterleri geçerlidir."

Kesim 4 - Yük tanklarının temizlenmesi, kalıntıların boşaltılması, balastlama ve balast giderme ile ilgili prosedürler

5 Paragraf 4.4.3'te, "Antarktik alan (60° G enleminin güneyindeki deniz alanı) ifadesi "kutup suları" ifadesi ile değiştirilmiştir.

EK IV

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN PİS SU KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Bölüm 1

Genel

Kural 3 - İstisnalar

- 1 Paragraf 1'ün başlangıcı, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"1 Bu Ek'in 11 kuralı ve Kutup Kodu kısım II-A'nın 4. bölümünün 4.2 kesimi aşağıdakiler için geçerli değildir."

Bölüm 7

Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin Kodu

- 2 Mevcut bölüm 6'dan sonra, aşağıdaki yeni bölüm 7 eklenmiştir:

"Bölüm 7 - Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin

Uluslararası Kod Kural 17 - Tanımlar

Bu Ek kapsamında,

- 1 *Kutup Kodu*, MSC.385(94) ve MEPC.264(68) sayılı kararlar ile kabul edilen, bir giriş, bölüm I-A ve II-A ve bölüm I-B ve II-B'den oluşan, aşağıdaki şartlarla tadil edilebileceği haliyle kutup sularında faaliyet gösteren gemiler için Uluslararası Kod anlamına gelir:

- .1 Kutup Kodunun Kısım II-A giriş ve bölüm 4'inin çevre ile ilgili hükümlerinde yapılan değişiklikler, Ek'in lahikasında geçerli olan değişiklik prosedürlerine ilişkin olarak işbu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilir, yürürlüğe girer ve geçerli olur; ve
- .2 Kutup Kodunun II-B bölümünde yapılan değişiklikler, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından Asli Kurallara uygun olarak kabul edilir.

- 2 *Antarktika Alanı*, 60° G enleminin güneyindeki deniz alanı anlamına gelir.

- 3 *Arktik suları*, 58°00'.0 K enlem ve 042°00'.0 B boylamından 64°37'.0 K enlem, 035°27'.0 B boylamına ve oradan 67°03'.9 K enlem, 026°33'.4 B boylam ve oradan 70°49'.56 K enlemi ve 008°59'.61 B boylamına (Sørkapp, Jan Mayen) ve Jan Mayen'in güney kıyısında, Bjørnøya Adası tarafından 73°31'.6 K ve 019°01'.0 D'ye kadar ve oradan büyük bir daire çizgisi ile 68°38'.29 K enlemi ve 043°23'.08 D boylamına (Cap Kanin Nos) ve dolayısıyla Asya Kıtasının kuzey kıyısından doğuya doğru Bering Boğazı'na ve oradan Bering Boğazı'ndan batıya doğru 60° K enleminde Il'pyrskiy'e kadar ve 60. Kuzey paralelini takip ederek doğuya doğru Etolin Boğazı'na kadar ve oradan Kuzey Amerika kıtasının kuzey kıyısında 60° K enlemine kadar güneyde ve oradan doğuya doğru 60° K enlemine paralel olarak, 056°37'.1 B boylamına ve oradan 58°00'.0 K enlemine, 042°00'.0 B boylamına kadar olan alandaki sular anlamına gelir.

- 4 *Kutup suları* Arktik suları ve/veya Antarktika alanı anlamına gelir.

Kural 18 - Uygulama ve gereklilikler

1 Bu bölüm, kutup sularında faaliyet gösteren, bu Ek'e uygun olarak belgelendirilmiş tüm gemiler için geçerlidir.

2 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu kuralın 1. paragrafı kapsamındaki herhangi bir gemi, bu Ek'in diğer uygulanabilir gereksinimlerine ek olarak, girişi bölümünün çevre ile ilgili hükümlerine ve Kutup Kodunun II-A kısmının 4. bölümüne uygun olacaktır.

EK V GEMİLERDEN KAYNAKLANAN ÇÖP KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Bölüm 1 Genel

Kural 3 - Çöplerin denize boşaltılmasına ilişkin genel yasak

1 Paragraf 1'de, "bu Ek'in 4, 5, 6 ve 7. kuralları" referansı "bu Ek'in 4, 5, 6 ve 7. kuralları ve bu Ek'in 13.1 kuralında tanımlandığı üzere Kutup kodunun II-A kısmının 5.2 kesimi" ifadesi ile değiştirilmiştir.

Kural 7 - İstisnalar

2 Paragraf 1'ün başlangıcı, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"1 "Bu Ek'in 3, 4, 5 ve 6. kuralı ve Kutup Kodu kısım II-A'nın 5. bölümünün 5.2 kesimi aşağıdakiler için geçerli değildir:"

3 Paragraf 2.1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"1 Bu Ek'in 4. ve 6. kuralı ve Kutup Kodunun II-A kısmının 5. bölümündeki seyir halinde olma şartı, gemide tutulmaları gemideki insanlar için bir sağlık riski oluşturduğu açık olan gıda atıklarının boşaltılması için geçerli değildir."

Kural 10 - Levhalar, çöp yönetim planları ve çöp kayıtlarının tutulması

4 Paragraf 1.1'te, "ve Kutup Kodu kısım II-A'nın 5.2. kesimi" ifadesi "bu Ek'in 3, 4, 5 ve 6. kuralları" ifadesinden sonra eklenmiştir.

Bölüm 3

Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin Kodu

5 Aşağıdaki yeni bölüm 3 eklenmiştir:

"Bölüm 3 - Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin Uluslararası Kod Kural 13 - Tanımlar

Bu Ek kapsamında,

1 *Kutup Kodu*, MSC.385(94) ve MEPC.264(68) sayılı kararlar ile kabul edilen, bir giriş, bölüm I-A ve II-A ve bölüm I-B ve II-B'den oluşan, aşağıdaki şartlarla tadil edilebileceği haliyle Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemiler için Uluslararası Kod anlamına gelir:

- .1 Kutup Kodunun Kısım II-A giriş ve bölüm 5'inin çevre ile ilgili hükümlerinde yapılan değişiklikler, Ek'in lahikasında geçerli olan değişiklik prosedürlerine ilişkin olarak işbu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilir, yürürlüğe girer ve geçerli olur; ve
- .2 Kutup Kodunun II-B bölümünde yapılan değişiklikler, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından Asli Kurallara uygun olarak kabul edilir.

2 *Arktik suları*, 58°00'.0 K enlem ve 042°00'.0 B boylamından 64°37'.0 K enlem, 035°27'.0 B boylamına ve oradan 67°03'.9 K enlem, 026°33'.4 B boylam ve oradan 70°49'.56 K enlemi ve 008°59'.61 B boylamına (Sørkapp, Jan Mayen) ve Jan Mayen'in güney kıyısında, Bjørnøya Adası tarafından 73°31'.6 K ve 019°01'.0 D'ye kadar ve oradan büyük bir daire çizgisi ile 68°38'.29 K enlemi ve 043°23'.08 D boylamına (Cap Kanin Nos) ve dolayısıyla Asya Kıtasının kuzey kıyısından doğuya doğru Bering Boğazı'na ve oradan Bering Boğazı'ndan batıya doğru 60° K enleminde Il'pyrskiy'e kadar ve 60. Kuzey paralelini takip ederek doğuya doğru Etolin Boğazı'na kadar ve oradan Kuzey Amerika kıtasının kuzey kıyısında 60° K enlemine kadar güneyde ve oradan doğuya doğru 60° K enlemine paralel olarak, 056°37'.1 B boylamına ve oradan 58°00'.0 K enlemine, 042°00'.0 B boylamına kadar olan alandaki sular anlamına gelir.

3 *Kutup suları* Arktik suları ve/veya Antarktika alanı anlamına gelir.

Kural 14 - Uygulama ve gereklilikler

- 1 Bu bölüm, kutup sularında faaliyet gösteren, bu Ek'in geçerli olduğu tüm gemiler için geçerlidir.
- 2 Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu kuralın 1. paragrafı kapsamındaki herhangi bir gemi, bu Ek'in diğer uygulanabilir gereksinimlerine ek olarak, girişi bölümünün çevre ile ilgili hükümlerine ve Kutup Kodunun II-A kısmının 5. bölümüne uygun olacaktır.
- 3 Kutup Kodunun II-A kısmının 5. bölümünün uygulanmasında, Kutup Kodunun II-B kısmındaki ek rehberlik dikkate alınmalıdır."

Lahika Çöp Kayıt Defteri Formu

- 6 Kesim 4.1.3'ün başlangıcı, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"4.1.3 MARPOL Ek V'in 4, 5, veya 6. kurallarına veya Kutup Kodu Kısım II-A bölüm 5'e göre denize çöp boşatıldığında:"

RESOLUTION MEPC.265(68)
(adopted on 15 May 2015)

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

Amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V
(To make use of environment-related provisions of the Polar Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

RECOGNIZING the need to provide a mandatory framework for ships operating in polar waters due to the additional demands on ships, their systems and operation, which go beyond the existing requirements of MARPOL, and other relevant binding IMO instruments,

NOTING resolution MEPC.264(68), by which the Committee adopted the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) with respect to its environment-related provisions,

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninety-fourth session, adopted, by resolution MSC.385(94), the International Code for Ships Operating in Polar Waters with respect to its safety-related provisions, and by resolution MSC.386(94), amendments to the 1974 SOLAS Convention to make the safety-related provisions of the Polar Code mandatory,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V to make the environment-related provisions of the Polar Code mandatory,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to Annexes I, II, IV and V, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016, unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 January 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

RESOLUTION MEPC.265(68)

(adopted on 15 May 2015)

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

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I, II, IV AND V

ANNEX I
REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Chapter 1
General

Regulation 3 – Exemptions and waivers

1 In paragraph 1, the words "or section 1.2 of part II-A of the Polar Code" are inserted between "chapters 3 and 4 of this Annex" and "relating to construction".

2 A new paragraph 5.2.2 is added as follows:

".2 voyages within Arctic waters; or"

3 The existing paragraphs 5.2.2 to 5.2.6 are renumbered as paragraphs 5.2.3 to 5.2.7 and the sub-paragraphs are renumbered accordingly. In the renumbered paragraphs 5.2.5 and 5.2.6, the referenced paragraph numbers "5.2.2" and "5.2.2.2" are replaced by "5.2.3" and "5.2.3.2", respectively.

4 The chapeau of the renumbered paragraph 5.2.3 is replaced with the following:

".3 voyages within 50 nautical miles from the nearest land outside special areas or Arctic waters where the tanker is engaged in:"

Regulation 4 – Exceptions

5 The chapeau is replaced with the following:

"Regulations 15 and 34 of this Annex and paragraph 1.1.1 of part II-A of the Polar Code shall not apply to:"

Chapter 3
Requirements for machinery spaces of all ships

Part B
Equipment

Regulation 14 – Oil filtering equipment

6 Paragraph 5.1 is replaced with the following:

".1 any ship engaged exclusively on voyages within special areas or Arctic waters, or"

7 In paragraph 5.3.4, between the words "within special areas" and "or has been accepted", the words "or Arctic waters" are inserted.

Part C
Control of discharge of oil

Regulation 15 – Control of discharge of oil

- 8 At the end of the title for section A, the words "except in Arctic waters" are added.
- 9 At the end of the title for section C, the words "and Arctic waters" are added.

Chapter 4
Requirements for the cargo area of oil tankers

Part C
Control of operational discharges of oil

Regulation 34 – Control of discharge of oil

- 10 At the end of the title for section A, the words "except in Arctic waters" are added.

Chapter 6
Reception facilities

Regulation 38 – Reception facilities

- 11 In paragraph 2.5, the words "and paragraph 1.1.1 of part II-A of the Polar Code" are added after the words "regulations 15 and 34 of this Annex".
- 12 In paragraph 3.5, the words "and paragraph 1.1.1 of part II-A of the Polar Code" are added after the words "regulation 15 of this Annex".

Chapter 11
International Code for Ships Operating in Polar Waters

- 13 A new chapter 11 is added after existing chapter 10 as follows:

"Chapter 11 – International Code for Ships Operating in Polar Waters

Regulation 46 – Definitions

For the purpose of this Annex,

1 Polar Code means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

- .1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 1 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

- .2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 028°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

3 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regulation 47 – Application and requirements

- 1 This chapter applies to all ships operating in polar waters.
- 2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 1 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.
- 3 In applying chapter 1 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code."

Appendix II Form of IOPP Certificate and Supplements

Appendix

Supplement to the international Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate) – Form A

- 14 A new section 8 is added after existing section 7 as follows:
- "8 Compliance with part II-A – chapter 1 of the Polar Code
- 8.1 The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the Introduction and section 1.2 of chapter 1 of part II-A of the Polar Code.....□ "

Supplement to the international Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate) – Form B

- 15 A new section 11 is added after existing section 10 as follows:
- "11 Compliance with part II-A – chapter 1 of the Polar Code

11.1 The ship is in compliance with additional requirements in the environment-related provisions of the introduction and section 1.2 of chapter I of part II-A of the Polar Code."

ANNEX II REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Chapter 1 General

Regulation 3 – Exceptions

1 In the chapeau of paragraph 1, between the words "this Annex" and "shall not apply", the words "and chapter 2 of part II-A of the Polar Code" are inserted.

Chapter 6 Measures of control by port States

Regulation 16 – Measures of control

2 In paragraph 3, the reference to "regulation 13 and of this regulation" is replaced with "regulation 13 and of this regulation, and chapter 2 of part II-A of the Polar Code when the ship is operating in Arctic waters,"

Chapter 10 International Code for Ships Operating in Polar Waters

3 A new chapter 10 is added after existing chapter 9 as follows:

"Chapter 10 – International Code for International Code for Ships Operating in Polar Waters

Regulation 21 – Definitions

For the purpose of this Annex,

1 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

- .1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 2 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and
- .2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

3 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regulation 22 – Application and requirements

1 This chapter applies to all ships certified to carry noxious liquid substances in bulk, operating in polar waters.

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 2 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.

3 In applying chapter 2 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code."

Appendix IV

Standard format for the Procedures and Arrangements Manual

Section 1 – Main features of MARPOL Annex II

4 At the end of paragraph 1.3, the following sentence is added:

"In addition, under chapter 2 of part II-A of the Polar Code, more stringent discharge criteria apply in Arctic waters."

Section 4 – Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

5 In paragraph 4.4.3, the words "Antarctic area (the sea area south of latitude 60° S)" are replaced with the words "polar waters".

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

Chapter 1 General

Regulation 3 – Exceptions

- 1 The chapeau of paragraph 1 is replaced with the following:
- "1 Regulation 11 of this Annex and section 4.2 of chapter 4 of part II-A of the Polar Code, shall not apply to:"

Chapter 7 International Code for Ships Operating in Polar Waters

- 2 A new chapter 7 is added after existing chapter 6 as follows:

"Chapter 7 – International Code for Ships Operating in Polar Waters

Regulation 17 – Definitions

For the purpose of this Annex,

- 1 *Polar Code* means the International Code for ships operating in polar waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

- .1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 4 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and
- .2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

- 2 *Antarctic area* means the sea area south of latitude 60° S.

- 3 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

- 4 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regulation 18 – Application and requirements

1 This chapter applies to all ships certified in accordance with this Annex operating in polar waters.

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 4 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex."

ANNEX V REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Chapter 1 General

Regulation 3 – General prohibition on discharge of garbage into the sea

1 In paragraph 1, the reference to "regulation 4, 5, 6 and 7 of this Annex" is replaced with "regulation 4, 5, 6 and 7 of this Annex and section 5.2 of part II-A of the Polar Code, as defined in regulation 13.1 of this Annex."

Regulation 7 – Exceptions

2 The chapeau of paragraph 1 is replaced with the following:

"1 Regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex and section 5.2 of chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to:"

3 Paragraph 2.1 is replaced with the following:

"1 The en route requirements of regulations 4 and 6 of this Annex and chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall not apply to the discharge of food wastes where it is clear the retention on board of these food wastes presents an imminent health risk to the people on board."

Regulation 10 – Placards, garbage management plans and garbage record keeping

4 In paragraph 1.1, the words "and section 5.2 of part II-A of the Polar Code" are added after the references to "regulations 3, 4, 5 and 6 of this Annex".

Chapter 3 International Code for Ships Operating in Polar Waters

5 A new chapter 3 is added as follows:

"Chapter 3 – International Code for Ships Operating in Polar Waters Regulation 13 – Definitions

For the purpose of this Annex,

1 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, part I-A and part II-A and parts I-B and II-B, as adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

- .1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 5 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and
- .2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

2 *Arctic waters* means those waters which are located north of a line from the latitude 58°00'.0 N and longitude 042°00'.0 W to latitude 64°37'.0 N, longitude 035°27'.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67°03'.9 N, longitude 026°33'.4 W and thence by a rhumb line to the latitude 70°49'.56 N and longitude 008°59'.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to 73°31'.6 N and 019°01'.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to the latitude 68°38'.29 N and longitude 043°23'.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait and thence from the Bering Strait westward to latitude 60° N as far as Il'pyrskiy and following the 60th North parallel eastward as far as and including Etolin Strait and thence by the northern shore of the North American continent as far south as latitude 60° N and thence eastward along parallel of latitude 60° N, to longitude 056°37'.1 W and thence to the latitude 58°00'.0 N, longitude 042°00'.0 W.

3 *Polar waters* means Arctic waters and/or the Antarctic area.

Regulation 14 – Application and requirements

1 This chapter applies to all ships to which this Annex applies, operating in polar waters.

2 Unless expressly provided otherwise, any ship covered by paragraph 1 of this regulation shall comply with the environment-related provisions of the introduction and with chapter 5 of part II-A of the Polar Code, in addition to any other applicable requirements of this Annex.

3 In applying chapter 5 of part II-A of the Polar Code, consideration should be given to the additional guidance in part II-B of the Polar Code."

Appendix Form of Garbage Record Book

6 The chapeau of section 4.1.3 is replaced with the following:

"4.1.3 When garbage is discharged into the sea in accordance with regulations 4, 5 or 6 of MARPOL Annex V or chapter 5 of part II-A of the Polar Code:"

MEPC.266(68) SAYILI KARAR
(15 Mayıs 2015 tarihinde kabul edilmiştir)

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞME'NİN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL Ek I'nın 12. kuralında yapılan değişiklikler

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 tarihli Protokol ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesine DİKKAT ÇEKEREK,

Altmış sekizinci oturumunda, tüm gemilerin makine mahalleri için gereklilikler ile ilgili MARPOL Ek I'de yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

- 1 1973 tarihli Sözleşme'nin 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen E'nin 12. kuralında yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
- 2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 2016 tarihine kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağına KARAR VERİR;
- 3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
- 4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
- 5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Bölüm 3

Tüm gemilerin makine mahalleri için gereklilikler

Kısım A

İnşa

Kural 12 - Petrol kalıntıları (slaç) için tanklar

Kural 12'nin 1'den 4'e kadar olan paragrafları aşağıdakilerle değiştirilmiştir:

"1 Aksi belirtilmedikçe, bu kural, kural 1.28.1'de tanımlandığı gibi 31 Aralık 1979 tarihinde veya daha önce teslim edilen gemiler için makul ve uygulanabilir olduğu sürece, bu kuralın 3.5 paragrafının uygulanmasının gerektiği durumlar dışında, 400 gros tonaj ve üzerindeki her gemi için geçerlidir.

2 Petrol kalıntısı (slaç), petrol kalıntısı (slaç) tankından/tanklarından, kural 13'te atıfta bulunulan standart dışarı verme bağlantısı yoluyla kabul tesislerine veya petrol kalıntısının (slaç) diğer onaylanmış imha etme yöntemlerine doğrudan bertaraf edilebilir. Bu yöntemler bir yakma fırını, petrol kalıntılarını (slaç) yakmak için uygun bir yardımcı kazan veya IOPP Sertifikası Form A veya B'ye ilavenin madde 3.2'de belirtilmiş olan diğer kabul edilebilir araçlar olabilir.

3 Petrol kalıntısı (slaç) tank(lar)ı bulunur ve:

- .1 bu Ek'in gereklerine uygun olarak başka bir seçenek yok ise makine tipi ve yolculuk süresi dikkate alınarak petrol kalıntılarını (slaç) alabilecek yeterli kapasiteye sahiptir;
- .2 kural 12.2'de açıklanan araçlarla, petrol kalıntısının (slaç) imha edilmesi için petrol kalıntısı (slaç) tankından/tanklarından emiş yapabilen özel bir pompa ile donatılır;
- .3 aşağıdakiler dışında, sintine sistemine, yağlı sintine suyu tutma tankına/tanklarına, tank üstlerine veya yağlı su separatörlerine herhangi bir tahliye bağlantısı yoktur:
 - .1 yağlı sintine suyu tutma tankına veya sintine kuyusuna giden durgun suyun daha sonra takip edilebilmesi için manuel olarak çalıştırılan kendiliğinden kapanan vanalar ve düzenlemeler veya bu tür bir düzenlemenin doğrudan sintine boru sistemine bağlanmaması koşuluyla alternatif bir düzenleme sistemi; ve

- .2 slaç tankı tahliye boruları ve sintine suyu boruları, kural 13'te atıfta bulunulan standart dışarı verme bağlantısına giden ortak bir boruya bağlanabilir; her iki sistemin, kural 13'te atıfta bulunulan standart dışarı verme bağlantısına giden olası ortak borulara bağlantısı, slaçın sintine sistemine transferine izin vermez;
 - .4 kural 13'te atıfta bulunulan standart dışarı verme bağlantısı dışında, denize doğrudan bağlantısı olan herhangi bir boru tesisatı ile düzenlenmez; ve
 - .5 temizliğini ve atıkların atık kabul tesislerine boşaltılmasını kolaylaştıracak şekilde tasarlanır ve inşa edilir.
- 4 1 Ocak 2017'den önce inşa edilen gemiler, 1 Ocak 2017'de veya sonrasında gerçekleştirilen ilk yenileme sömreyinden geç olmak üzere, bu kuralın 3.3 paragrafına uygun olacak şekilde düzenlenecektir."

RESOLUTION MEPC.266(68)
(adopted on 15 May 2015)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to regulation 12 of MARPOL Annex I

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-eight session, proposed amendments to MARPOL Annex I concerning requirements for machinery spaces of all ships,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to regulation 12 of Annex I, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2016 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 January 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

Chapter 3
Requirements for machinery spaces of all ships

Part A
Construction

Regulation 12 – Tanks for oil residues (sludge)

Paragraphs 1 to 4 of regulation 12 are replaced by the following:

"1 Unless indicated otherwise, this regulation applies to every ship of 400 gross tonnage and above except that paragraph 3.5 of this regulation need only be applied as far as is reasonable and practicable to ships delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1.

2 Oil residue (sludge) may be disposed of directly from the oil residue (sludge) tank(s) to reception facilities through the standard discharge connection referred to in regulation 13, or to any other approved means of disposal of oil residue (sludge), such as an incinerator, auxiliary boiler suitable for burning oil residues (sludge) or other acceptable means which shall be annotated in item 3.2 of the Supplement to IOPP Certificate Form A or B.

3 Oil residue (sludge) tank(s) shall be provided and:

- .1 shall be of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex;
- .2 shall be provided with a designated pump that is capable of taking suction from the oil residue (sludge) tank(s) for disposal of oil residue (sludge) by means as described in regulation 12.2;
- .3 shall have no discharge connections to the bilge system, oily bilge water holding tank(s), tank top or oily water separators, except that:
 - .1 the tank(s) may be fitted with drains, with manually operated self-closing valves and arrangements for subsequent visual monitoring of the settled water that lead to an oily bilge water holding tank or bilge well, or an alternative arrangement provided such arrangement does not connect directly to the bilge discharge piping system; and

- .2 the sludge tank discharge piping and bilge-water piping may be connected to a common piping leading to the standard discharge connection referred to in regulation 13; the connection of both systems to the possible common piping leading to the standard discharge connection referred to in regulation 13 shall not allow for the transfer of sludge to the bilge system;
 - .4 shall not be arranged with any piping that has direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 13; and
 - .5 shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities.
- 4 Ships constructed before 1 January 2017 shall be arranged to comply with paragraph 3.3 of this regulation not later than the first renewal survey carried out on or after 1 January 2017."

MEPC.270(69) SAYILI KARAR
(22 Nisan 2016 tarihinde kabul edilmiştir)

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMENİN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek II'de Yapılan Değişiklikler

(Revize edilmiş GESAMP Tehlike Değerlendirme Prosedürü)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 tarihli Protokol ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL) 16. maddesini KAYDEDEREK,

Altmış dokuzuncu oturumunda, revize edilmiş GESAMP Tehlike Değerlendirme Prosedürünün kısaltmış lejantı ile ilgili MARPOL Ek II'nin I. Lahikasında yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

- 1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek II'nin I. Lahikasında yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
- 2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını 1 Mart 2017 tarihine kadar Örgüte bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
- 3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Eylül 2017 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
- 4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
- 5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

- 2 -

EK

MARPOL Ek II'de Yapılan Değişiklikler
(Revize edilmiş GESAMP Tehlike Değerlendirme Prosedürü)

EK II

**DÖKME ZEHİRLİ SIVI MADDELERLE DENİZ
KİRLENMESİNİN KONTROLÜ İÇİN KURALLAR**

Lahika I

Zararlı Sıvı Maddelerin Kategorilendirilmesi İçin Rehberler

"Revize edilmiş GESAMP Tehlike Değerlendirme Prosedürüne ilişkin kısaltılmış lejantı" başlığı altındaki tablolar aşağıdakilerle değiştirilmiştir:

Revize edilmiş GESAMP Tehlike Değerlendirme Prosedürü

		A ve B Sütunları		Su Ortamı	
		A		B	
		Biyobirikim ve biyobozunma		Su Toksikitesi	
derece	elendirme	A 1	A 2	B 1	B 2
		Biyobirikim	Biyobozunma	Akut toksisite	Kronik toksisite
		log Pow	BCF	LC/EC/IC50 (mg/l)	NOEC (mg/l)
0		<1 veya > yak. 7	ölçülebilir BCF yok	R: biyolojik olarak kolayca bozunabilir	>1
1		≥1 - <2	= 1 ≥10	NR: biyolojik olarak kolayca bozunmaz	>0.1 - ≤1
2		≥2 - <3	≥10 - <100		>0.01 - ≤0.1
3		≥3 - <4	≥100 - <500		>0.001 - ≤0.01
4		≥4 - <5	≥500 - <4000		≤0.001
5		≥5 - < yak. 7	>4000		>0.01 - ≤0.1
6					≤0.01

C ve D Sütunları İnsan Sağlığı (memeliler için toksik etkiler)						
derecelendirme	C			D		
	Akut Memeli Toksikitesi			Tahriş, aşındırma ve uzun vadeli sağlık etkileri		
	C1	C2	C3	D1	D2	D3
	Oral toksisite	Dermal toksisite	Solunum toksisitesi	Cilt tahrişi ve aşınması	Göz tahrişi ve aşınması	Uzun vadeli sağlık etkileri
	LD ₅₀ /ATE (mg/kg)	LD ₅₀ /ATE (mg/kg)	LC ₅₀ /ATE (mg/l)			
0	>2000	>2000	>20	tahriş edici değil	tahriş edici değil	C - Kanserojen
1	>300 - ≤2000	>1000 - ≤2000	>10 - ≤20	hafif tahriş edici	hafif tahriş edici	M - Mutajenik
2	>50 - ≤300	>200 - ≤1000	>2 - ≤10	tahriş edici	tahriş edici	R - Reprotoksik
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0.5 - ≤2	Ciddi derecede tahriş edici veya aşındırıcı 3A Aşın. (≤4 saat) 3B Aşın. (≤1 saat) 3C Aşın. (≤3 dk)	ciddi derecede tahriş edici	Ss - Cildi hassaslaştıran Sr - Solunum sistemini hassaslaştıran A - Aspirasyon tehlikesi T - Hedef Organ Toksisitesi N - Nörotoksik I - İmmünotoksik
4	≤5	≤50	≤0,5			

E sütünü Denizin diğer kullanımlarına yönelik müdahaleler			
E1 Bozucu	E2 Yaban hayatı ve bentik habitatlar üzerindeki fiziksel etkiler	E3	
		Sayısal Derecelendirme	Kıyı Tesislerine Müdahale
NT: bozucu değil (test edildi)	Fp: Kalıcı Yüzer Madde	0	müdahale yok uyarı yok
T: boyama testi pozitif	F: Yüzer Madde	1	biraz sakıncalı uyarı, tesisin kapatılması gerekmez
	S: Batan Maddeler	2	orta derecede sakıncalı tesisin olası kapanması
		3	son derece sakıncalı tesisin kapatılması

RESOLUTION MEPC.270(69)
(Adopted on 22 April 2016)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex II

(Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-ninth session, proposed amendments to Appendix I of MARPOL Annex II concerning the abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to Appendix I of MARPOL Annex II, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2017 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 September 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

**AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX II
(Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure)**

ANNEX II

**REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

Appendix I

Guidelines for the categorization of noxious liquid substances

The tables under the title "Abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure" are replaced with the following:

The Revised GESAMP hazard evaluation procedure

Columns A & B Aquatic environment					
rating	A Bioaccumulation and biodegradation			B Aquatic toxicity	
	A 1 Bioaccumulation		A 2 Biodegradation	B 1 Acute toxicity LC/EC/IC50 (mg/l)	B 2 Chronic toxicity NOEC (mg/l)
	log Pow	BCF			
0	<1 or > ca.7	no measurable BCF	R: readily biodegradable NR: not readily biodegradable	>1000	>1
1	≥1 - <2	≥1 - <10		>100 - ≤1000	>0.1 - ≤1
2	≥2 - <3	≥10 - <100		>10 - ≤100	>0.01 - ≤0.1
3	≥3 - <4	≥100 - <500		>1 - ≤10	>0.001 - ≤0.01
4	≥4 - <5	≥500 - <4000		>0.1 - ≤1	≤0.001
5	≥5 - < ca.7	>4000		>0.01 - ≤0.1	
6			≤0.01		

RESOLUTION MEPC.270(69)
(Adopted on 22 April 2016)
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

Columns C & D Human health (toxic effects to mammals)						
rating	C Acute mammalian toxicity			D Irritation, corrosion and long-term health effects		
	C1 Oral toxicity LD ₅₀ /ATE (mg/kg)	C2 Dermal toxicity LD ₅₀ /ATE (mg/kg)	C3 Inhalation toxicity LC ₅₀ /ATE (mg/l)	D1 Skin irritation & corrosion	D2 Eye irritation & corrosion	D3 Long-term health effects
	0	>2000	>2000	>20	not irritating	not irritating
1	>300 - ≤2000	>1000 - ≤2000	>10 - ≤20	mildly irritating	mildly irritating	M - Mutagenic
2	>50 - ≤300	>200 - ≤1000	>2 - ≤10	irritating	irritating	R - Reprotoxic
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0.5 - ≤2	severely irritating or corrosive 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3min)	severely irritating	Ss - Sensitising to skin Sr - Sensitising to respiratory system A - Aspiration hazard T - Target Organ Toxicity N - Neurotoxic I - Immunotoxic
4	≤5	≤50	≤0.5			

Column E Interference with other uses of the sea				
E1 Tainting	E2 Physical effects on wildlife & benthic habitats	Numerical rating	E3 Interference with Coastal Amenities	
NT: not tainting (tested) T: tainting test positive	Fp: Persistent Floater	0	no interference no warning	
	F: Floater	1	slightly objectionable warning, no closure of amenity	
	S: Sinking Substances		2	moderately objectionable possible closure of amenity
			3	highly objectionable closure of amenity

MEPC.271(69) SAYILI KARAR
(22 Nisan 2016 tarihinde kabul edilmiştir)

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ
GEMİLERDEN KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN
ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ'Nİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN
EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek VI'nın 13. Kuralında yapılan değişiklikler

(NOx Sınıf III emisyon kontrol alanları ile operasyonel uyumluluk
için kayıt gereksinimleri)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 ve 1997 tarihli Protokoller ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesini KAYDEDEREK,

Altmış dokuzuncu oturumunda, NOx Sınıf III emisyon kontrol alanları ile operasyonel uyumluluk içi kayıt gereksinimleri ile ilgili MARPOL Ek VI'da yapılacak değişiklik taslaklarını GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek VI'nın 13. kuralında yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüte bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin 1 Mart 2017 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. Paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Eylül 2017 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, bu kararın ve ekinin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

**MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER
(NOx Sınıf III emisyon kontrol alanları ile operasyonel
uyumluluk için kayıt gereksinimleri)**

EK VI

**GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE
İLİŞKİN KURALLAR**

Bölüm 3

Gemilerden kaynaklanan emisyonların kontrolü için gereklilikler

Kural 13 - Azot oksitler (NO_x)

- 1 Mevcut paragraf 5.2'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf 5.3 eklenmiştir:

"5.3 Bu kuralın 5.1 paragrafının geçerli olduğu bir gemiye takılı, hem Sınıf II hem de Sınıf III belgesine sahip veya sadece Sınıf II belgesine sahip dizel deniz motorlarının sınıfı ve açık/kapalı durumu, bu kuralın 6. paragrafı kapsamında belirlenen emisyon kontrol alanına giriş ve çıkışta veya böyle bir alanda açma/kapama durumu değiştiğinde, geminin tarih, saat ve konumu ile birlikte İdare tarafından öngörüldüğü şekilde seyir defterine kaydedilecektir."

- 2 Paragraf 5.1.1'de, "NO_x" sembolü "NO₂" sembolü ile değiştirilmiştir.

RESOLUTION MEPC.271(69)
(Adopted on 22 April 2016)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to regulation 13 of MARPOL Annex VI

**(Record requirements for operational compliance with NO_x Tier III
emission control areas)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-ninth session, draft amendments to MARPOL Annex VI, related to record requirements for operational compliance with NO_x Tier III emission control areas,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to regulation 13 of MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2017, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 September 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

RESOLUTION MEPC.271(69)
(Adopted on 22 April 2016)
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1997 AMENDING THERE TO
ANNEX

**AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI
(Record requirements for operational compliance with
NO_x Tier III emission control areas)**

ANNEX VI

REGULATION FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS

Chapter 3

Requirements for control of emissions from ships

Regulation 13 – Nitrogen oxides (NO_x)

1 A new paragraph 5.3 is added after existing paragraph 5.2, as follows:

"5.3 The tier and on/off status of marine diesel engines installed on board a ship to which paragraph 5.1 of this regulation applies which are certified to both Tier II and Tier III or which are certified to Tier II only shall be recorded in such logbook as prescribed by the Administration at entry into and exit from an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation, or when the on/off status changes within such an area, together with the date, time and position of the ship."

2 In paragraph 5.1.1, the symbol "NO_x" is replaced with the symbol "NO₂".

MEPC.274(69) SAYILI KARAR
(22 Nisan 2016 tarihinde kabul edilmiştir)

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞME'NİN EKİ'NDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek IV'te Yapılan Değişiklikler

(Baltık Denizi Özel Alanı ve ISPP Belgesi Formu)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 tarihli Protokol ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesini KAYDEDEREK,

Altmışdokuzuncu oturumunda, kural 1 ve 11'e ve MARPOL EK IV'ün lahikasına ilişkin olarak teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL 16(2)(d) maddesi uyarınca metni mevcut kararın ekinde belirtilen Baltık Denizi Özel Alanına ilişkin MARPOL Ek IV'ün 1. ve 11. kuralında ve Pis Su Kirliliğini Önleme Uluslararası Sertifikası'nın Formuna ilişkin MARPOL Ek IV'ün lahikasında yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Mart 2017 tarihine kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Eylül 2017 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK IV'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN PİS SU KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

**Bölüm 1
Genel**

**Kural 1
Tanımlar**

1 Paragraf 10, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"10 *Yolcu gemisi*, on ikiden fazla yolcu taşıyan gemi anlamına gelir. Kural

11.3'ün uygulanması için, *yeni yolcu gemisi*:

- .1 1 Haziran 2019 tarihinde veya sonrasında inşa sözleşmesi yapılan veya inşa sözleşmesinin olmaması durumunda omurgası kızağa konulan veya benzer bir inşa aşamasında olan; veya
- .2 1 Haziran 2021 tarihinde veya sonrasında teslim edilecek.

Mevcut yolcu gemisi, yeni bir yolcu gemisi olmayan bir yolcu gemisidir."

**Bölüm 3
Boşaltım ekipmanları ve kontrolü**

**Kural 11
Pis su boşaltımı**

2 Paragraf 3, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"B *Yolcu gemilerinin pis sularının özel alanlar içerisinde boşaltımı*

3 Bu Ek'in 3. kuralı hükümlerine tabi olarak, bir yolcu gemisinden özel bir alan* içerisinde pis su boşaltımı aşağıdaki durumlarda yasaklanacaktır:

- .1 yeni yolcu gemileri için, şartlar ne olursa olsun 1 Haziran 2019'dan önce, bu Ek'in 13.2 kuralı uyarınca Örgüt tarafından belirlenen bir tarihte; ve
- .2 mevcut yolcu gemileri için, şartlar ne olursa olsun 1 Haziran 2021'den önce, bu Ek'in 13.2 kuralı uyarınca Örgüt tarafından belirlenen bir tarihte,

* MEPC 275(69) sayılı kararla kabul edilen, *Baltık Denizi Özel Alanı ile ilgili MARPOL Ek IV'ün 11.3 Kuralı'nın yürürlüğe gireceği tarihin belirlenmesi* belgesine bakınız.

aşağıdaki koşulların karşılandığı durumlar haricinde:

gemide, bu Ek'in 9.2.1 kuralında atıfta bulunulan operasyonel gerekliliklerin karşılandığı, İdare tarafından onaylanmış, onaylı bir pis su arıtma tesisinin işlev göstermesi ve atık suyun, görünür yüzen katı cisimler bulundurmaması veya çevresindeki suyun renginin bozulmasına sebep olmaması."

Lahika

Uluslararası Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi Formu

Pis Su Kirliliğini Önleme Uluslararası Sertifikası

3 Kısım 1.1'deki son paragraf, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Kesim 4.2'nin ilgili standartlar dahil/hariç* olmak üzere, pis su arıtma tesisinin, tadil edildiği şekliyle MEPC.227(64) sayılı kararla kabul edilen *Atık su standartlarının uygulanmasına ve pis su arıtma tesisleri için performans testine ilişkin Rehber*'de belirtilen atık su standartlarını karşıladığı gibi, İdare tarafından onaylanmıştır."

Aşağıdaki dipnot da eklenmiştir:

* Uygun şekilde siliniz."

RESOLUTION MEPC.274(69)
(Adopted on 22 April 2016)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex IV

(Baltic Sea Special Area and Form of ISPP Certificate)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-ninth session, proposed amendments to regulations 1 and 11 and to the appendix to MARPOL Annex IV,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to regulations 1 and 11 of MARPOL Annex IV concerning the Baltic Sea Special Area and to the appendix to MARPOL Annex IV concerning the Form of the International Sewage Pollution Prevention Certificate, the texts of which are set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2017, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 September 2017 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

Chapter 1

General

Regulation 1

Definitions

1 Paragraph 10 is replaced by the following:

"10 A *passenger ship* means a ship which carries more than twelve passengers.

For the application of regulation 11.3 a *new passenger ship* is a passenger ship:

- .1 for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is in similar stage of construction, on or after 1 June 2019; or
- .2 the delivery of which is on or after 1 June 2021.

An *existing passenger ship* is a passenger ship which is not a new passenger ship."

Chapter 3

Equipment and control of discharge

Regulation 11

Discharge of sewage

2 Paragraph 3 is replaced by the following:

"B *Discharge of sewage from passenger ships within a special area*

3 Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex, the discharge of sewage from a passenger ship within a special area* shall be prohibited:

- .1 for new passenger ships, on a date determined by the Organization pursuant to regulation 13.2 of this Annex, but in no event prior to 1 June 2019; and
- .2 for existing passenger ships, on a date determined by the Organization pursuant to regulation 13.2 of this Annex, but in no event prior to 1 June 2021,

* Refer to the *Establishment of the date on which regulation 11.3 of MARPOL Annex IV in respect of the Baltic Sea Special Area shall take effect*, adopted by resolution MEPC 275(69).

RESOLUTION MEPC.274(69)
(Adopted on 22 April 2016)
AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

except when the following conditions are satisfied:

the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in regulation 9.2.1 of this Annex, and the effluent shall not produce visible floating solids nor cause discoloration of the surrounding water."

Appendix

Form of International Sewage Pollution Prevention Certificate

International Sewage Pollution Prevention Certificate

3 The final paragraph under section 1.1 is replaced by the following:

"The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in the *Guidelines on implementation of effluent standards and performance test for sewage treatment plants*, adopted by resolution MEPC.227(64), as amended, including/excluding* the standards of section 4.2 thereof."

With the following footnote:

* Delete as appropriate."

EK 10

**MEPC.275(69) SAYILI KARAR
(22 Nisan 2016 tarihinde kabul edilmiştir)**

**BALTİK DENİZİ ÖZEL ALANI İLE İLGİLİ MARPOL EK IV'ÜN 11.3 KURALININ
YÜRÜRLÜĞE GİRECEĞİ TARİHİN BELİRLENMESİ**

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

1978 tarihli Protokol ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin Ek IV'ünün 1.6.1 kuralının, Baltık Denizi'ni söz konusu Ek kapsamında Özel Alan olarak tanımladığını DİKKATE ALARAK,

MARPOL EK IV kapsamındaki özel alan tanımının, oşinografik ve ekolojik durumu ve trafiğinin özel karakterine ilişkin olarak kabul edilen teknik nedenlerle, kanalizasyon yoluyla deniz kirliliğinin önlenmesi için özel zorunlu yöntemlerin benimsenmesinin gerekli olduğu bir deniz alanı olduğunu AYRICA KAYDEDEREK,

Altmışsekizinci oturumunda Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Letonya, Litvanya, Polonya ve İsveç tarafından ve altmışdokuzuncu oturumunda MARPOL Ek IV Kural 13 uyarınca, söz konusu Özel Alan içinde bulunan kabul tesislerine ilişkin, Baltık Denizi Özel Bölgesi sınırlarında bulunan MARPOL Taraftarını temsil eden Rusya Federasyonu tarafından Komite'ye sunulan bilgileri AYRICA DİKKATE ALARAK,

Baltık Denizi Özel Alanı ile ilgili olarak MARPOL Ek IV, Kural 11.3'ün boşaltım gerekliliklerinin yürürlüğe gireceği tarihi GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL Ek IV'ün 13.2 kuralında belirtilen gerekliliklere uygun olarak, Baltık Denizi Özel Alanı için MARPOL Ek IV'ün 11.3 kuralındaki Özel Alanlara ilişkin boşaltım gereksinimlerinin aşağıdakiler için geçerli olacağına KARAR VERİR:

- .1 yeni yolcu gemileri için 1 Haziran 2019;
- .2 aşağıda paragraf 1.3'te belirtilenler haricindeki mevcut yolcu gemileri için 1 Haziran 2021; ve
- .3 özel alan dışında bulunan bir limana doğrudan veya bu limandan ve özel alan içinde 28° 10' D boylamının doğusunda yer alan bir limana veya bu limandan gelen ve özel alan içinde başka liman ziyareti yapmayan mevcut yolcu gemileri için 1 Haziran 2023;

2 Üye Hükümetleri, endüstri gruplarını ve ilgili diğer paydaşları, Baltık Denizi Özel Alanı için Özel Alan gerekliliklerine gönüllü olarak derhal uymaya TEŞVİK EDER;

- 3 Genel Sekreter'den, MARPOL Ek IV'ün 13. kuralına uygun olarak, yukarıda bahsedilen karara dair tüm MARPOL Taraflarını 30 Eylül 2016 tarihine kadar bilgilendirmesini TALEP EDER;
- 4 Genel Sekreter'den, yukarıda belirtilen karara dair tüm Örgüt Üyelerini bilgilendirmesini AYRICA TALEP EDER.

ANNEX 10

**RESOLUTION MEPC.275(69)
(Adopted on 22 April 2016)**

**ESTABLISHMENT OF THE DATE ON WHICH REGULATION 11.3 OF MARPOL ANNEX IV
IN RESPECT OF THE BALTIC SEA SPECIAL AREA SHALL TAKE EFFECT**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING that regulation 1.6.1 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), defines the Baltic Sea as a Special Area under the said Annex,

NOTING ALSO the definition of Special Area under MARPOL Annex IV, i.e. a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by sewage is required,

NOTING FURTHER the information provided to the Committee, at its sixty-eighth session, by Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden, and, at its sixty-ninth session, by the Russian Federation, representing the MARPOL Parties bordering the Baltic Sea Special Area, regarding reception facilities provided within the said Special Area, in accordance with regulation 13 of MARPOL Annex IV,

HAVING CONSIDERED the date on which the discharge requirements of regulation 11.3 of MARPOL Annex IV in respect of the Baltic Sea Special Area shall take effect,

1 DECIDES that, in accordance with the requirements set out in regulation 13.2 of MARPOL Annex IV, the discharge requirements for Special Areas in regulation 11.3 of MARPOL Annex IV for the Baltic Sea Special Area shall take effect on:

- .1 1 June 2019 for new passenger ships;
- .2 1 June 2021 for existing passenger ships other than those specified in paragraph 1.3 below; and
- .3 1 June 2023 for existing passenger ships en route directly to or from a port located outside the special area and to or from a port located east of longitude 28°10' E within the special area that do not make any other port calls within the special area;

2 ENCOURAGES Member Governments, industry groups and other stakeholders concerned to comply immediately on a voluntary basis with the Special Area requirements for the Baltic Sea Special Area;

3 REQUESTS the Secretary-General to notify, in conformity with regulation 13 of MARPOL Annex IV, all Parties to MARPOL of the aforementioned decision by 30 September 2016;

4 FURTHER REQUESTS the Secretary-General to notify all Members of the Organization of the aforementioned decision.

MEPC.276(70) SAYILI KARAR
(28 Ekim 2016 tarihinde kabul edilmiştir)

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMENİN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek I'de Yapılan Değişiklikler

(Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Uluslararası Sertifikasına İlave, Form B)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 tarihli Protokol ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesini KAYDEDEREK,

Yetmişinci oturumunda, Uluslararası Petrolle Kirlenmenin Önlenmesi Belgesinin İlavesine ilişkin MARPOL EK I'nin II. lahikasında yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek I'in II. zeyilinde yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Eylül 2017 tarihine kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Mart 2018 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL EK I'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER
(Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Uluslararası Sertifikasına İlavce, Form B)

EK I

PETROL KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Lahika II

IOPP Belgesi ve İlaveleri Formu

Uluslararası Petrolle Kirilenmenin Önlenmesi Belgesine İlavce, Form B PETROL

TANKERLERİ İÇİN İNŞA VE EKİPMAN KAYDI

Kesim 1 - Gemi bilgileri

1 Paragraf 1.11.8 ve 1.11.9 silinmiştir.

Kesim 5 - İnşaa (kural 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28 ve 33)

2 Paragraf 5.1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"5.1 Kural 18'in gereklilikleri uyarınca, gemi, kural 18.9'a uygun olarak ayrılmış balast tankeri olarak nitelendirilir
".....
"

3 Mevcut paragraf 5.1.1 ve 5.1.6 silinmiştir.

4 Paragraf 5.2, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"5.2 Kural 18'e uygun olarak ayrılmış balast tankeri (ABT) aşağıdaki gibi dağıtılır:

Tank	Hacim (m ³)	Tank	Hacim (m ³)
		Toplam hacim..... m ³	

5 5.2.1 ila 5.2.3, 5.3 ve 5.3.1 ila 5.3.5 arasındaki mevcut paragraflar silinmiştir.

6 5.4 ve 5.4.1 ila 5.4.4 arasındaki mevcut paragraflar, 5.3 ve 5.3.1 ila 5.3.4 arasında yeniden numaralandırılmıştır.

7 5.5 ve 5.5.1 ila 5.5.2 arasındaki mevcut paragraflar silinmiştir.

8 Kısım 5'teki müteakip tüm paragraflar uygun şekilde yeniden numaralandırılmıştır.

RESOLUTION MEPC.276(70)
(Adopted on 28 October 2016)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex I

**(Form B of the Supplement
to the International Oil Pollution Prevention Certificate)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its seventieth session, proposed amendments to appendix II of MARPOL Annex I concerning the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to appendix II of MARPOL Annex I, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2017 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 March 2018 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I
(Form B of the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate)

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Appendix II

Form of IOPP Certificate and Supplements

Form B of the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS

Section 1 – Particulars of ship

1 Paragraphs 1.11.8 and 1.11.9 are deleted.

Section 5 – Construction (regulations 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28 and 33)

2 Paragraph 5.1 is replaced with the following:

"5.1 In accordance with the requirements of regulation 18, the ship is qualified as a segregated ballast tanker in compliance with regulation 18.9"

3 Existing paragraphs 5.1.1 to 5.1.6 are deleted.

4 Paragraph 5.2 is replaced with the following:

"5.2 Segregated ballast tanks (SBT) in compliance with regulation 18 are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)
Total volume.....m ³			"

5 Existing paragraphs 5.2.1 to 5.2.3, 5.3 and 5.3.1 to 5.3.5 are deleted.

6 Existing paragraphs 5.4 and 5.4.1 to 5.4.4 are renumbered as 5.3 and 5.3.1 to 5.3.4.

7 Existing paragraphs 5.5 and 5.5.1 to 5.5.2 are deleted.

8 All subsequent paragraphs in section 5 are renumbered accordingly.

**MEPC.277(70) SAYILI KARAR
(28 Ekim 2016 tarihinde kabul edilmiştir)**

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞME'NİN EKİ'NDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL Ek V'te Yapılan Değişiklikler

(HME maddeler ve Çöp Kayıt Defterinin Formu)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 tarihli Protokol ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesini KAYDEDEREK,

Yetmişinci oturumunda, deniz çevresine zararlı (HME) maddeler ve Çöp Kayıt Defteri'nin Formu ile ilgili MARPOL Ek V'te yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

- 1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek V'te yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
- 2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Eylül 2017 tarihine kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
- 3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. Paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Mart 2018 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
- 4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
- 5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

**MARPOL EK V'TE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER
(HME maddeler ve Çöp Kayıt Defteri Formu)**

EK V

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN ÇÖP KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Kural 4

Çöplerin özel alanlar dışında boşaltılması

- 1 Paragraf 1.3'ün ikinci cümlesinde, "Örgüt tarafından geliştirilen rehberleri dikkate alarak" ifadesi "bu Ek'in I. lahikasındabelirtilen kriterlere uygun olarak" ifadesi ile değiştirilmiştir.
- 2 Yeni paragraf 3, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:
 - "3 Tadil edilmiş şekliyle, 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin (SOLAS) VI/1-1.2 kuralında tanımlanan katı dökme yükler, bu Ek'in lahika I'ine göre sınıflandırılır ve gönderici tarafından deniz ortamına zararlı olup olmadıkları beyan edilir."
- 3 Mevcut paragraf 3, paragraf 4 olarak yeniden numaralandırılmıştır.

Kural 6

Özel alanlarda çöplerin boşaltılması

- 4 Paragraf 1.2.1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:
 - "1 Ambar yıkama suyunda bulunan yük kalıntıları, bu Ek'in lahika I'inde belirtilen kriterlere göre deniz ortamına zararlı olarak sınıflandırılan herhangi bir madde içermez;"
- 5 Yeni paragraf 1.2.2, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:
 - "2 Tadil edilmiş şekliyle, 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nin (SOLAS) VI/1-1.2 kuralında tanımlanan katı dökme yükler, bu Ek'in lahika I'ine göre sınıflandırılır ve gönderici tarafından deniz ortamına zararlı olup olmadıkları beyan edilir;"
- 6 Yeni paragraf 1.2.3, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:
 - "3 Ambar yıkama suyunda bulunan temizlik maddeleri veya katkı maddeleri, Örgüt tarafından hazırlanan rehberler dikkate alınarak deniz ortamına zararlı olarak sınıflandırılan herhangi bir madde içermez;"

7 1.2.2 ile 1.2.4 arasındaki mevcut paragraflar 1.2.4 ile 1.2.6 paragraflar arasında yeniden numaralandırılmıştır. Yeniden numaralandırılan paragraf 1.2.6 aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir:

"6 Bu paragrafın .2.1 ile .2.5 arasındaki alt paragraflarının koşullarının karşılandığı durumlarda, artık içeren yük ambarı yıkama suyunu boşaltma işlemi, en yakın kara parçasına veya en yakın buz sahanlığına 12 deniz milinden yakın olmamak kaydıyla, en yakın kara parçası veya buz sahanlığına mümkün olduğunca en uzak yerde gerçekleştirilir."

Kural 10

Levhalar, çöp yönetim planları ve çöp kayıtlarının tutulması

8 Paragraf 3'ün giriş bölümünde, "lahika" ifadesi "lahika II" ifadesi ile değiştirilmiştir.

9 Paragraf 3.2, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"2 Kural 4, 5, 6 veya Kutup Kodu kısım II-A bölüm 5, kesim 5.2 uyarınca denize yapılan her boşaltım işleminin girişi, tarih ve saati, geminin konumunu (enlem ve boylam), çöp kategorisini ve boşaltılan tahmini miktarı (metreküp cinsinden) içerir. Yük artıklarının boşaltımı için, yukarıdakilere ek olarak boşaltıma başlama ve durma konuları kaydedilir;"

10 Mevcut paragraf 3.2'den sonra aşağıdaki yeni paragraflar 3.3 ve 3.4 eklenmiştir:

"3 Tamamlanan her bir yakma işlemi için giriş, tarih ve saat ile geminin yakma işleminin başlangıcında ve bitişinde konumunu (enlem ve boylam), yakılan çöp kategorilerini ve her bir kategori için metreküp cinsinden yakılan tahmini miktarı içerir;

4 Bir liman kabul tesisine veya başka bir gemiye yapılan her boşaltım işlemi için giriş, boşaltımın tarihini ve saatini, liman veya tesis veya geminin adını, boşaltılan çöp kategorilerini ve her bir kategori için metreküp cinsinden boşaltılan tahmini miktarı içerir;"

11 Mevcut paragraf 3.3, 3.5 olarak yeniden numaralandırılmıştır ve "Defteri" kelimesinden sonra "kabul tesislerinden alınan makbuzlar ile birlikte" ifadesi eklenmiştir.

12 Mevcut paragraf 3.4, 3.6 olarak yeniden numaralandırılmıştır ve aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"6 Bu Ek'te 7. kuralda belirtilen herhangi bir boşaltma veya kazara kayıp durumunda, Çöp Kayıt Defterine bir kayıt girilecek veya geminin 400 gros tonajdan daha küçük bir gemi olması durumunda, geminin resmi seyir defterine boşaltma veya kayıp gerçekleştiği tarih ve zamanı, limanı veya olayın gerçekleştiği sıradaki geminin konumu (enlem, boylam ve eğer biliniyorsa su derinliği), olayın koşulları ve nedenlerini, boşaltılan veya kaybolan unsurların ayrıntılarını, boşaltılan veya kaybolan çöpün kategorilerini, her bir kategori için metreküp cinsinden tahmini miktarı, bu boşaltma veya kazara kaybı önlemek veya en aza indirmek için alınan makul önlemleri ve genel açıklamaları içeren bir kayıt girilir."

13 Yeni lahika I aşağıdaki şekilde eklenmiştir ve mevcut lahika, lahika II olarak yeniden numaralandırılmıştır:

"Lahika I

Katı dökme yüklerin deniz ortamına zararlı olarak sınıflandırılması için kriterler

Bu Ek'in amaçları doğrultusunda aşağıdaki parametrelere uygun olan yük kalıntıları, Birleşmiş Milletler Kimyasal Maddelerin Sınıflandırılması ve Etiketlenmesine İlişkin Küresel Olarak Uyumlaştırılmış Sistemi kriterlerine göre sınıflandırılan katı dökme yük kalıntıları ise, deniz ortamına zararlı (HME) olarak kabul edilir:

- .1 Akut Sulu Toksikite Kategorisi 1; ve/veya
- .2 Kronik Sulu Toksikite Kategorisi 1 veya 2; ve/veya
- .3 Hızla bozunabilirlik özelliği ve yüksek biyobirikim ile birlikte Kategorisi 1A veya 1B Kanserojenlik Kategorisi; ve/veya
- .4 Hızla bozunabilirlik özelliği ve yüksek biyobirikim ile birlikte Kategorisi 1A veya 1B mutajenite Kategorisi; ve/veya
- .5 Hızla bozunabilirlik özelliği ve yüksek biyobirikim ile birlikte Kategorisi 1A veya 1B Üreme Toksikitesi Kategorisi; ve/veya
- .6 Hızla bozunabilirlik özelliği ve yüksek biyobirikim ile birlikte Kategorisi 1 Spesifik Hedef Organ Toksikitesi Tekrarlanan Maruziyet; ve/veya
- .7 Sentetik polimerler, kauçuk, plastik veya plastik yem peletlerini içeren veya bunlardan oluşan katı dökme yükler (buna dilimlenmiş, öğütülmüş, kıyılmış veya ısıtılarak yumuşatılmış malzemeleri veya benzeri malzemeler dahildir)."

Lahika II

Çöp Kayıt Defteri Formu

14 Yeniden numaralandırılmış lahika II'nin 3. kesimi aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"3 Çöp açıklaması

Çöp, kayıt amacıyla Çöp Kayıt Defterinin (veya geminin resmi seyir defterinin) I ve II. kısımlarında aşağıdaki gibi kategorilere ayrılacaktır:

Kısım I

- | | |
|---|------------------------|
| A | Plastikler |
| B | Gıda atıkları |
| C | Evsel atıklar |
| D | Yemeklik yağ |
| E | Yakma fırını külleri |
| F | İşletme atıkları |
| G | Hayvan leşleri |
| H | Balıkçılık malzemeleri |
| I | Elektronik atık |

Kısım II

- J Yük artıkları (HME olmayan)
K Yük artıkları (HME)"

15 Yeniden numaralandırılmış lahika II'deki Çöp Boşaltma Kaydı aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

“ÇÖP BOŞALTMA KAYDI

KISIM I

Kural 1.2'de tanımlanan yük artıkları haricinde tüm çöpler (Tanımlar)

(Tüm gemiler)

Geminin adı	Ayırt edici rakam veya harfler	IMO numarası
-------------	--------------------------------	--------------

Çöp kategorileri

A-Plastikler	B-Gıda atığı	C-Evsel atıklar	D-Yemeklik yağ	
E-Yakma fırını külleri	F-İşletme atıkları	G-Hayvan leşleri	H-Balıkçılık malzemeleri	I-Elektronik atık

MARPOL Ek V kural 4 (Özel alanlar dışında çöp boşaltımı), 5 (Sabit veya yüzer platformlardan çöp boşaltımı için özel gereksinimler) veya 6 (Özel alanlardaki çöp boşaltımı) veya Kutup Kodu kısım II-A bölüm 5 kapsamındaki boşaltmalar

Tarih/Saat	Geminin konumu (enlem/boylam) veya kıyıda boşaltıldıysa liman veya başka bir gemiye boşaltıldıysa geminin adı	Kategori	Tahmini boşaltılan miktar		Tahmini yakılan miktar (m ³)	Açıklamalar: (örn. başlangıç/bitiş zamanı ve yakılma işlemi sırasındaki konum, genel açıklamalar)	Onay/İmza
			Denize boşaltılan (m ³)	Atık kabul tesislerine veya başka bir gemiye boşaltılan (m ³)			
/ :							
/ :							
/ :							
/ :							

Tarih/Saat	Liman veya geminin konumu (enlem/boylam)	Kategori	Tahmini kaybedilen veya boşaltılan miktar (m ³)	Boşaltım veya kayıp sebebine ilişkin açıklamalar ve genel açıklamalar (örneğin, bu tür boşaltım veya kazara kayıpları önlemek veya en aza indirmek için alınan makul önlemler ve genel açıklamalar)	Onay/İmza

	boyun ve biliniyorsa su derinliği)				
/	:				
/	:				

Kural 7 kapsamında istisnai atık boşaltma veya çöp kaybı (İstisnalar)

Kaptanın imzası: _____ Tarih: _____

KISIM II

Kural 1.2'de tanımlanan tüm yük artıkları (Tanımlar)

(Katı dökme yükler taşıyan gemiler)

Geminin adı	Ayrırt edici rakam veya harfler	IMO numarası
-------------	---------------------------------	--------------

Çöp kategorileri

J-Yük artıkları (HME olmayan)	K-Yük artıkları (HME)
-------------------------------	-----------------------

Kural 4 (Özel alanlar dışındaki çöplerin boşaltılması) ve 6 (Özel alanlardaki çöplerin boşaltılması) kapsamındaki boşaltımlar

Tarih /Saat	Geminin konumu (enlem/boylam) veya kıyıda boşaltıldıysa liman	Kategori	Tahmini boşaltılan miktar		Denize boşaltım yapıldıysa geminin başlangıç ve bitişteki konumu	Onay/İmza
			Denize boşaltılan (m ³)	Atık kabul tesislerin e veya başka bir gemiye boşaltılan (m ³)		
/	:					
/	:					
/	:					

Kaptanın imzası: _____ Tarih: _____ "

RESOLUTION MEPC.277(70)
(Adopted on 28 October 2016)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex V

(HME substances and Form of Garbage Record Book)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its seventieth session, proposed amendments to MARPOL Annex V concerning substances that are harmful to the marine environment (HME) and Form of Garbage Record Book,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annex V, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2017 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 March 2018 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX V (HME substances and Form of Garbage Record Book)

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 4

Discharge of garbage outside special areas

- 1 In the second sentence of paragraph 1.3, the words "taking into account guidelines developed by the Organization" are replaced with the words "in accordance with the criteria set out in appendix I of this Annex".
- 2 A new paragraph 3 is added as follows:
 - "3 Solid bulk cargoes as defined in regulation VI/1-1.2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, other than grain, shall be classified in accordance with appendix I of this Annex, and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment."
- 3 The existing paragraph 3 is renumbered as paragraph 4.

Regulation 6

Discharge of garbage within special areas

- 4 Paragraph 1.2.1 is replaced with the following:
 - "1 Cargo residues contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment according to the criteria set out in appendix I of this Annex;"
- 5 A new paragraph 1.2.2 is added as follows:
 - "2 Solid bulk cargoes as defined in regulation VI/1-1.2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, other than grain, shall be classified in accordance with appendix I of this Annex, and declared by the shipper as to whether or not they are harmful to the marine environment;"
- 6 A new paragraph 1.2.3 is added as follows:
 - "3 Cleaning agents or additives contained in hold washing water do not include any substances classified as harmful to the marine environment taking into account guidelines developed by the Organization;"

7 The existing paragraphs 1.2.2 to 1.2.4 are renumbered as paragraphs 1.2.4 to 1.2.6. The renumbered paragraph 1.2.6 is amended to read as follows:

"6 Where the conditions of subparagraphs .2.1 to .2.5 of this paragraph have been fulfilled, discharge of cargo hold washing water containing residues shall be made as far as practicable from the nearest land or the nearest ice shelf and not less than 12 nautical miles from the nearest land or the nearest ice shelf."

Regulation 10

Placards, garbage management plans and garbage record-keeping

8 In the chapeau of paragraph 3, the words "the appendix" is replaced with the words "appendix II".

9 Paragraph 3.2 is replaced with the following:

"2 The entry for each discharge into the sea under regulations 4, 5, 6 or section 5.2 of chapter 5 of part II-A of the Polar Code shall include date and time, position of the ship (latitude and longitude), category of the garbage and the estimated amount (in cubic metres) discharged. For discharge of cargo residues the discharge start and stop positions shall be recorded in addition to the foregoing;"

10 After the existing paragraph 3.2, new paragraphs 3.3 and 3.4 are inserted as follows:

"3 The entry for each completed incineration shall include date and time and position of the ship (latitude and longitude) at the start and stop of incineration, categories of garbage incinerated and the estimated amount incinerated for each category in cubic metres;

4 The entry for each discharge to a port reception facility or another ship shall include date and time of discharge, port or facility or name of ship, categories of garbage discharged, and the estimated amount discharged for each category in cubic metres;"

11 The existing paragraph 3.3 is renumbered as 3.5 and between the words "Book" and "shall", the words "along with receipts obtained from reception facilities" are inserted.

12 The existing paragraph 3.4 is renumbered as 3.6 and is replaced with the following:

"6 In the event of any discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of this Annex an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 400 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official log-book of the date and time of occurrence, port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known), the reason for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, categories of garbage discharged or lost, estimated amount for each category in cubic metres, reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss and general remarks."

13 A new appendix I is added as follows and the existing appendix is renumbered as appendix II:

"Appendix I

Criteria for the classification of solid bulk cargoes as harmful to the marine environment

For the purpose of this Annex, cargo residues are considered to be harmful to the marine environment (HME) if they are residues of solid bulk cargoes which are classified according to the criteria of the United Nations Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS) meeting the following parameters:

- .1 Acute Aquatic Toxicity Category 1; and/or
- .2 Chronic Aquatic Toxicity Category 1 or 2; and/or
- .3 Carcinogenicity Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or
- .4 Mutagenicity Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or
- .5 Reproductive Toxicity Category 1A or 1B combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or
- .6 Specific Target Organ Toxicity Repeated Exposure Category 1 combined with not being rapidly degradable and having high bioaccumulation; and/or
- .7 Solid bulk cargoes containing or consisting of synthetic polymers, rubber, plastics, or plastic feedstock pellets (this includes materials that are shredded, milled, chopped or macerated or similar materials)."

Appendix II

Form of Garbage Record Book

14 Section 3 of the renumbered appendix II is replaced with the following:

"3 Description of the garbage

Garbage is to be grouped into categories for the purposes of recording in parts I and II of the Garbage Record Book (or ship's official log-book) as follows:

Part I

- | | |
|---|--------------------|
| A | Plastics |
| B | Food wastes |
| C | Domestic wastes |
| D | Cooking oil |
| E | Incinerator ashes |
| F | Operational wastes |
| G | Animal carcasses |
| H | Fishing gear |
| I | E-waste |

Part II

- J Cargo residues (non-HME)
- K Cargo residues (HME)"

15 The Record of Garbage Discharges in the renumbered appendix II is replaced with the following:

"RECORD OF GARBAGE DISCHARGES

PART I

For all garbage other than cargo residues as defined in regulation 1.2 (Definitions)

(All ships)

Ship's name	Distinctive number or letters	IMO number
-------------	-------------------------------	------------

Garbage categories

A-Plastics	B-Food waste	C-Domestic wastes	D-Cooking oil
E-Incinerator ashes	F-Operational wastes	G-Animal carcasses	H-Fishing gear
			I-E-waste

Discharges under MARPOL Annex V regulations 4 (Discharge of garbage outside special areas), 5 (Special requirements for discharge of garbage from fixed or floating platforms) or 6 (Discharge of garbage within special areas) or chapter 5 of part II-A of the Polar Code

Date/ Time	Position of the ship (latitude/longitude) or port if discharged ashore or name of ship if discharged to another ship	Category	Estimated amount discharged		Estimated amount incinerated (m ³)	Remarks: (e.g. start/stop time and position of incineration; general remarks)	Certification/ Signature
			Into sea (m ³)	To reception facilities or to another ship (m ³)			
/ :							
/ :							
/ :							
/ :							

Date/ Time	Port or position of the ship (latitude/ longitude)	Category	Estimated amount lost or discharged (m ³)	Remarks on the reason for the discharge or loss and general remarks (e.g. reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss and general remarks)	Certification/ Signature

	longitude and water depth if known)				
/					
:					
/					
:					

Exceptional discharge or loss of garbage under regulation 7 (Exceptions)

Master's signature: _____ Date: _____

PART II

For all cargo residues as defined in regulation 1.2 (Definitions)

(Ships that carry solid bulk cargoes)

Ship's name	Distinctive number or letters	IMO number
-------------	-------------------------------	------------

Garbage categories

J- Cargo residues (non-HME)	K- Cargo residues (HME)
-----------------------------	-------------------------

Discharges under regulations 4 (Discharge of garbage outside special areas) and 6 (Discharge of garbage within special areas)

Date/ Time	Position of the ship (latitude/ longitude) or port if discharged ashore	Category	Estimated amount discharged		Start and stop positions of the ship for discharges into the sea	Certification/ Signature
			Into sea (m ³)	To reception facilities or to another ship (m ³)		
/						
:						
/						
:						
/						
:						

Master's signature: _____ Date: _____ "

MEPC.278(70) SAYILI KARAR
(28 Ekim 2016 tarihinde kabul edilmiştir)

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ'Nİ
TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek VI'da Yapılan Değişiklikler

(Gemilerin yakıt tüketimi için veri toplama sistemi)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgütün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 ve 1997 tarihli Protokoller ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesini KAYDEDEREK,

Yetmişinci oturumunda, gemilerin yakıt tüketimi için veri toplama sistemine ilişkin MARPOL Ek VI'da yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

- 1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;
- 2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Eylül 2017 tarihine kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;
- 3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Mart 2018 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;
- 4 Tarafları, yürürlüğe girmeden önce, bayraklarını en kısa sürede dalgalandırmaya yetkili gemilerin MARPOL Ek VI'da yapılacak yukarıda bahsi geçen değişikliklerin uygulanmasını düşünmeye AYRICA DAVET EDER;
- 5 Örgütü, mümkün olan en kısa sürede IMO Gemi Yakıt Tüketim Veri tabanını oluşturmaya TEŞVİK EDER;
- 6 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
- 7 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Gemilerin yakıt tüketimi için veri toplama sistemi) EK VI

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Kural 1

Uygulama

1 "Kural 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 ve 22" için yapılan atıflar "kural 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 ve 22A" olarak değiştirilmiştir.

Kural 2

Tanımlar

2 Mevcut paragraf 47'den sonra, yeni paragraf 48, 49 ve 50 aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"48 *Takvim yılı*, 1 Ocak ile 31 Aralık arasındaki dönem anlamına gelir.

49 *Şirket*, geminin sahibi veya geminin işletilmesine ilişkin sorumluluğu gemi sahibinden devralmış olan ve bu sorumluluk kapsamında, tadil edildiği şekliyle *Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Yönetim Kodu'nda* öngörülen bütün görev ve sorumlulukları üstlenmeyi kabul etmiş olan müdür veya gemi işletme müteahhidi gibi herhangi bir kişi veya kuruluş anlamına gelir.

50 *Katedilen mesafe*, yer üzerinde katedilen mesafe anlamına gelir."

Kural 3

İstisnalar ve muafiyetler

3 Paragraf 2'nin giriş bölümünde, mevcut 2. ve 3. cümlelerin arasında aşağıdaki yeni cümle eklenmiştir:

"Bu kural kapsamında verilen bir izin, bir gemiyi kural 22A kapsamındaki raporlama gerekliliğinden muaf tutmaz ve kural 22A kapsamında raporlanması gereken verilerin türünü ve kapsamını değiştirmez."

Kural 5

Sörveyler

4 Paragraf 4.3'ün sonunda, "gemideki" kelimesinden sonra aşağıdaki yeni metin eklenmiştir:

"ve kural 22A'nın geçerli olduğu bir gemi için, büyük makine değişikliğinin veri toplama metodolojisini ve/veya raporlama süreçlerini etkilediği durumlarda büyük makine değişikliğini yansıtmak üzere revize edildiği doğrulanacaktır."

ve cümle sonundaki noktalı virgülden sonraki "ve" ifadesi silinmiştir.

5 Paragraf 4.4'te, paragraf sonundaki nokta, ";" ve "ve" ifadesi ile değiştirilmiştir.

6 Mevcut paragraf 4.4'ten sonra, aşağıdaki yeni paragraf 4.5 eklenmiştir:

“.5 İdare, kural 22A'nın geçerli olduğu her gemi için, SEEMP'nin bu Ek'teki kural 22.2'ye uygun olmasını sağlar. Bu, ilk raporlama döneminin başlangıcından önce ilgili metodoloji ve süreçlerin kullanımında olmasını sağlamak için bu Ek'in 22A kuralı uyarınca veri toplanmadan önce yapılır. Uygunluk teyit edilecek ve ilgili teyit belgesi gemide tutulur.”

Kural 6

Yakıt tüketimi raporlaması ile ilgili Belgelerin ve Uygunluk Beyanlarının düzenlenmesi veya onaylanması

7 Kural 6'nın başlığında, “ve Uygunluk Beyanları'nın düzenlenmesi veya onaylanması” ifadesine “Belgelerin” kelimesi eklenmiştir.

8 Mevcut paragraf 5'ten sonra, aşağıdaki yeni paragraf 6 ve 7 eklenmiştir:

“Uygunluk Beyanı – Yakıt Tüketim Raporlaması

6 Bu Ek'in 22A.3 sayılı kuralı uyarınca raporlanan verilerin alınması üzerine, İdare veya usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş, verilerin kural 22A'ya uygun olarak raporlanıp raporlanmadığını belirler ve uygun raporlanmış ise takvim yılının başından itibaren en geç beş ay içerisinde gemiye yakıt tüketimine ilişkin bir Uygunluk Beyanı düzenler. İdare, her durumda Uygunluk Beyanının tüm sorumluluğunu üstlenir.

7 Bu Ek'in 22A.4, 22A.5 veya 22A.6 sayılı kuralları uyarınca raporlanan verilerin alınması üzerine, İdare veya usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş, verilerin kural 22A'ya uygun olarak raporlanıp raporlanmadığını derhal belirler ve uygun raporlanmış ise gemiye yakıt tüketimine ilişkin bir Uygunluk Beyanı'nı hemen düzenler. İdare, her durumda Uygunluk Beyanı'nın tüm sorumluluğunu üstlenir.”

Kural 8

Yakıt tüketimi raporlaması ile ilgili Belgelerin ve Uygunluk Beyanlarının Formu

9 Kural 8'in başlığında, “ve Uygunluk Beyanları'nın düzenlenmesi veya onaylanması” ifadesine “Belgelerin” kelimesi eklenmiştir.

10 Mevcut paragraf 2'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf 3 eklenmiştir:

“Uygunluk Beyanı – Yakıt Tüketim Raporlaması

3 Bu Ek'teki kural 6.6 ve 6.7 uyarınca düzenlenen Uygunluk Beyanı bu Ek'in lahika X'unda verilen örneğe uygun biçimde düzenlenir ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilindedir. Belgeyi veren Taraf'ın resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.”

Kural 9

Yakıt tüketimi raporlaması ile ilgili Belgelerin ve Uygunluk Beyanlarının Süresi ve Geçerliliği

11 Kural 9'ın başlığında, "ve Uygunluk Beyanları'nın düzenlenmesi veya onaylanması" ifadesine "Belgelerin" kelimesi eklenmiştir.

12 Mevcut paragraf 11'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf 12

eklenmiştir: "**Uygunluk Beyanı – Yakıt Tüketim Raporlaması**

12 Bu Ek'teki kural 6.6 uyarınca Uygunluk Beyanı, düzenlendiği takvim yılı ve takip eden takvim yılının ilk beş ayı için geçerli olacaktır. Bu Ek'teki kural 6.7 uyarınca Uygunluk Beyanı, düzenlendiği takvim yılı, takip eden takvim yılı ve sonraki takvim yılının ilk beş ayı için geçerli olacaktır. Tüm Uygunluk Beyanları en az geçerlilik süreleri boyunca gemide tutulur."

Kural 10

Operasyonel gerekliliklere dair olarak Liman Devletinin kontrolü

13 Paragraf 5'te, "Uluslararası Enerji Verimliliği Belgesi" ifadesinden önce "yakıt tüketimi raporlaması ile ilgili Uygunluk Beyanı ve" ifadesi eklenmiştir.

Kural 22

Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP)

14 Mevcut paragraf 1'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf 2 eklenmiştir ve mevcut paragraf 2, paragraf 3 olarak yeniden numaralandırılmıştır:

"2 31 Aralık 2018 tarihinde veya öncesinde, 5.000 gros tonaj ve üzeri bir gemi için SEEMP, bu Ek'in 22A.1 kuralında öngörülen verileri toplamak için kullanılacak metodolojinin bir tanımını ve verileri geminin idaresine raporlamak için kullanılacak süreçleri içerecektir."

15 Mevcut kural 22'den sonra, aşağıdaki yeni kural 22A eklenmiştir:

"Kural 22A

Gemi yakıt tüketim verilerinin toplanması ve raporlanması

1 2019 takvim yılından itibaren, 5.000 gros tonaj ve üzeri her gemi, SEEMP'de yer alan metodolojiye göre, o ve sonraki her takvim yılı veya ilgili kısmı için bu Ek'in IX. lahikasında belirtilen verileri toplayacaktır.

2 Bu kuralın 4, 5 ve 6. paragraflarında belirtilen durumlar haricinde, her takvim yılının sonunda, gemi, uygun olduğu şekilde, o takvim yılında veya onun bir bölümünde toplanan verileri bir araya getirecektir.

3 Bu kuralın 4, 5 ve 6. paragraflarında belirtilen durumlar haricinde, gemi, her takvim yılının bitiminden sonraki üç ay içinde, idareye veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluşa, bu Ek'in IX. lahikasında belirtilen her bir veri için toplam değeri elektronik olarak ve Örgüt tarafından geliştirilecek standart bir format kullanarak raporlayacaktır.

- 4 Bir geminin bir İdareden diğerine devri halinde, gemi, devrin tamamlandığı gün veya buna mümkün olduğu kadar yakın bir tarihte, devreden İdare'ye veya bu İdare tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluşa bu Ek'in IX. lahikasında belirtildiği gibi, İdareye tekabül eden takvim yılının dönemi için toplu verileri ve İdare'nin önceden talebi üzerine, ayrıştırılmış verileri raporlayacaktır.
- 5 Bir geminin bir şirketten başkasına geçmesi halinde, gemi, değişikliğin tamamlandığı gün veya buna mümkün olduğu kadar yakın bir tarihte, İdaresi'ne veya İdare tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluşa bu Ek'in IX. lahikasında belirtildiği gibi, Şirket'e tekabül eden takvim yılının dönemi için toplu verileri ve İdaresi'nin talebi üzerine, ayrıştırılmış verileri raporlayacaktır.
- 6 Aynı anda bir İdare'den diğerine ve bir Şirket'ten diğerine geçiş olması halinde, bu kuralın 4. paragrafı uygulanır.
- 7 Veriler, Örgüt tarafından hazırlanan rehbertler dikkate alınarak İdare tarafından belirlenen prosedürlere göre doğrulanır.
- 8 Bu kuralın 4, 5 ve 6. paragraflarında belirtilen durumlar dışında, önceki takvim yılı için bu Ek'in IX. lahikasında bahsedilen raporlanan verilerin temelini oluşturan ayrıştırılmış veriler, o takvim yılının sonundan itibaren en az 12 ay boyunca kolayca erişilebilir olacak ve talep üzerine İdarenin kullanımına sunulacaktır.
- 9 İdare, 5.000 gros tonaj ve üzeri kayıtlı gemileri tarafından bu Ek'in IX. lahikasında belirtilen raporlanan verilerin, bu gemilerin Uygunluk Beyanları'nın düzenlenmesinden sonraki bir ay içinde elektronik olarak ve Örgüt tarafından oluşturulacak standart bir format kullanılarak IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veri Tabanı'na aktarılmasını sağlayacaktır.
- 10 IMO Gemi Yakıt Tüketim Veri Tabanı'na sunulan raporlanmış verilere dayanarak, Örgüt Genel Sekreteri, Deniz Çevresini Koruma Komitesi'ne yıllık bir rapor sunarak toplanan verileri, eksik verilerin durumunu ve Komite tarafından istenebilecek diğer ilgili bilgileri özetleyecektir.
- 11 Örgütün Genel Sekreteri, belirli bir geminin tespit edilmesinin mümkün olmayacağı bir şekilde anonimleştirilmiş bir veri tabanı işletecektir. Taraflar, anonimleştirilmiş verilere sadece analiz ve değerlendirme yapmak için erişebileceklerdir.
- 12 IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veri Tabanı, Örgüt tarafından hazırlanacak rehberler uyarınca Örgüt Genel Sekreteri tarafından hayata geçirilecek ve yönetilecektir."
- 16 Mevcut lahika VIII'den sonra, aşağıdaki yeni lahika IX ve X eklenmiştir:

"Lahika IX

IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veri Tabanı'na Sunulacak Bilgiler

Geminin kimliği

IMO numarası

Verilerin sunulduğu takvim yılı dönemi

Başlangıç Tarihi (gg/aa/yyyy)

Bitiş tarihi (gg/aa/yyyy)

Geminin teknik özellikleri

Bu Ek'in 2. kuralında tanımlandığı gibi veya başka (belirtilecek) gemi tipi

Gros Tonaj (GT)

Net Tonaj (NT)

Dedveyt Tonaj (DWT)

130 kW üzerinde ana ve yardımcı pistonlu içten yanmalı motorların güç çıkışı (nominal güç) (kW olarak belirtilecektir)

EEDI (varsa)

Buz Klası

Yakıt tipine göre metrik ton cinsinden yakıt tüketimi ve yakıt tüketimi verilerini toplamak için kullanılan yöntemler

Katedilen mesafe

Seyir halinde geçen süre

Lahika X

Uygunluk Beyanı Formu - Yakıt Tüketim Raporlaması

UYGUNLUK BEYANI - YAKIT TÜKETİM RAPORLAMASI

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği şekliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmede (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) değişiklik yapan 1997 tarihli Protokolün hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(Tarafın tam adı)

Yetkili
(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri

Geminin adı.

Ayırt edici rakam veya harfler.

IMO Numarası.

Tescil limanı.

Gros tonaj.

BU BELGE ŞUNLARI TASDİK EDER:

1. Gemi, Sözleşme Ek VI kural 22A'da öngörülen ve (gg/aa/yyyy) tarihinden (gg/aa/yyyy) tarihine kadar gerçekleştirilen gemi operasyonlarını kapsayan verileri İdare'ye sunmuştur; ve
2. Veriler, (gg/aa/yyyy) ile (gg/aa/yyyy) arasındaki dönem boyunca yürürlükte olan geminin SEEMP'sinde belirtilen metodoloji ve süreçlere uygun olarak toplanmış ve raporlanmıştır.

Bu Uygunluk Beyanı şu tarihe kadar geçerlidir (gg/aa/yyyy):

Verildiği yer:

.....
(Beyanın düzenlendiği yer)

Tarih (gg/aa/yyyy)

(veriliş tarihi)

(beyanı düzenleyen yetkilinin
imzası)

(yetkili makamın mührü veya damgası) "

RESOLUTION MEPC.278(70)
(Adopted on 28 October 2016)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS,
1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex VI

(Data collection system for fuel oil consumption of ships)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its seventieth session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning the data collection system for fuel oil consumption,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2017 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 March 2018 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 INVITES FURTHER the Parties to consider the application of the aforesaid amendments to Annex VI of MARPOL as soon as possible to ships entitled to fly their flag;

5 ENCOURAGES the Organization to establish as soon as possible the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database;

6 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

7 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

(Data collection system for fuel oil consumption of ships)

ANNEX VI

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS

Regulation 1

Application

1 The reference to "regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21 and 22" is replaced with "regulations 3, 5, 6, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 and 22A".

Regulation 2

Definitions

2 After existing paragraph 47, new paragraphs 48, 49 and 50 are added as follows:

"48 *Calendar year* means the period from 1 January until 31 December inclusive.

49 *Company* means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*, as amended.

50 *Distance travelled* means distance travelled over ground."

Regulation 3

Exceptions and exemptions

3 In the chapeau of paragraph 2, between existing sentences 2 and 3, a new sentence is added as follows:

"A permit issued under this regulation shall not exempt a ship from the reporting requirement under regulation 22A and shall not alter the type and scope of data required to be reported under regulation 22A."

Regulation 5

Surveys

4 At the end of paragraph 4.3, after the words "on board", new text is added as follows:

"and for a ship to which regulation 22A applies, has been revised appropriately to reflect a major conversion in those cases where the major conversion affects data collection methodology and/or reporting processes"

and the word "and" following the semicolon at the end of the paragraph is deleted.

5 In paragraph 4.4, the full stop at the end of the paragraph is replaced by "; and".

6 After the existing paragraph 4.4, a new paragraph 4.5 is added as follows:

".5 The Administration shall ensure that for each ship to which regulation 22A applies, the SEEMP complies with regulation 22.2 of this Annex. This shall be done prior to collecting data under regulation 22A of this Annex in order to ensure the methodology and processes are in place prior to the beginning of the ship's first reporting period. Confirmation of compliance shall be provided to and retained on board the ship."

Regulation 6

Issue or endorsement of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting

7 In the title of regulation 6, the words "and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting" are inserted following the word "Certificates".

8 After existing paragraph 5, new paragraphs 6 and 7 are added as follows:

"Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting

6 Upon receipt of reported data pursuant to regulation 22A.3 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall determine whether the data has been reported in accordance with regulation 22A of this Annex and, if so, issue a Statement of Compliance related to fuel oil consumption to the ship no later than five months from the beginning of the calendar year. In every case, the Administration assumes full responsibility for this Statement of Compliance.

7 Upon receipt of reported data pursuant to regulations 22A.4, 22A.5 or 22A.6 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall promptly determine whether the data has been reported in accordance with regulation 22A and, if so, issue a Statement of Compliance related to fuel oil consumption to the ship at that time. In every case, the Administration assumes full responsibility for this Statement of Compliance."

Regulation 8

Form of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting

9 In the title of regulation 8, the words "and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting" are inserted following the word "Certificates".

10 After existing paragraph 2, a new paragraph 3 is added as follows:

"Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting

3 The Statement of Compliance pursuant to regulations 6.6 and 6.7 of this Annex shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix X to this Annex and shall be at least in English, French, or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy."

Regulation 9

Duration and validity of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting

11 In the title of regulation 9, the words "and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting" are inserted following the word "Certificates".

12 After existing paragraph 11, a new paragraph 12 is added as follows:

"Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting

12 The Statement of Compliance pursuant to regulation 6.6 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued and for the first five months of the following calendar year. The Statement of Compliance pursuant to regulation 6.7 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued, for the following calendar year, and for the first five months of the subsequent calendar year. All Statements of Compliance shall be kept on board for at least the period of their validity."

Regulation 10

Port State control on operational requirements

13 In paragraph 5, the words "Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and" are inserted before the words "International Energy Efficiency Certificate".

Regulation 22

Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

14 After existing paragraph 1, a new paragraph 2 is inserted as follows and the existing paragraph 2 is renumbered as paragraph 3:

"2 On or before 31 December 2018, in the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, the SEEMP shall include a description of the methodology that will be used to collect the data required by regulation 22A.1 of this Annex and the processes that will be used to report the data to the ship's Administration."

15 After existing regulation 22, a new 22A is inserted as follows:

"Regulation 22A

Collection and reporting of ship fuel oil consumption data

1 From calendar year 2019, each ship of 5,000 gross tonnage and above shall collect the data specified in appendix IX to this Annex, for that and each subsequent calendar year or portion thereof, as appropriate, according to the methodology included in the SEEMP.

2 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, at the end of each calendar year, the ship shall aggregate the data collected in that calendar year or portion thereof, as appropriate.

3 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, within three months after the end of each calendar year, the ship shall report to its Administration or any organization duly authorized by it, the aggregated value for each datum specified in appendix IX to this Annex, via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization.

4 In the event of the transfer of a ship from one Administration to another, the ship shall on the day of completion of the transfer or as close as practical thereto report to the losing Administration or any organization duly authorized by it, the aggregated data for the period of the calendar year corresponding to that Administration, as specified in appendix IX to this Annex and, upon prior request of that Administration, the disaggregated data.

5 In the event of a change from one Company to another, the ship shall on the day of completion of the change or as close as practical thereto report to its Administration or any organization duly authorized by it, the aggregated data for the portion of the calendar year corresponding to the Company, as specified in appendix IX to this Annex and, upon request of its Administration, the disaggregated data.

6 In the event of change from one Administration to another and from one Company to another concurrently, paragraph 4 of this regulation shall apply.

7 The data shall be verified according to procedures established by the Administration, taking into account guidelines to be developed by the Organization.

8 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the disaggregated data that underlies the reported data noted in appendix IX to this Annex for the previous calendar year shall be readily accessible for a period of not less than 12 months from the end of that calendar year and be made available to the Administration upon request.

9 The Administration shall ensure that the reported data noted in appendix IX to this Annex by its registered ships of 5,000 gross tonnage and above are transferred to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization not later than one month after issuing the Statements of Compliance of these ships.

10 On the basis of the reported data submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database, the Secretary-General of the Organization shall produce an annual report to the Marine Environment Protection Committee summarizing the data collected, the status of missing data, and such other relevant information as may be requested by the Committee.

11 The Secretary-General of the Organization shall maintain an anonymized database such that identification of a specific ship will not be possible. Parties shall have access to the anonymized data strictly for their analysis and consideration.

12 The IMO Ship Fuel Oil Consumption Database shall be undertaken and managed by the Secretary-General of the Organization, pursuant to guidelines to be developed by the Organization."

16 After existing appendix VIII, new appendices IX and X are inserted as follows:

"Appendix IX

Information to be submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database

Identity of the ship
IMO number

Period of calendar year for which the data is submitted
Start date (dd/mm/yyyy)
End date (dd/mm/yyyy)

Technical characteristics of the ship

Ship type, as defined in regulation 2 of this Annex or other (to be stated)
Gross tonnage (GT)
Net tonnage (NT)
Deadweight tonnage (DWT)
Power output (rated power) of main and auxiliary reciprocating internal
combustion engines over 130 kW (to be stated in kW)
EEDI (if applicable)
Ice class

Fuel oil consumption, by fuel oil type in metric tonnes and methods used for collecting
fuel oil consumption data

Distance travelled
Hours underway

Appendix X

Form of Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting

STATEMENT OF COMPLIANCE – FUEL OIL CONSUMPTION REPORTING

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution by Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the Party)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters

IMO Number

Port of registry

Gross tonnage

THIS IS TO DECLARE:

1. That the ship has submitted to this Administration the data required by regulation 22A of Annex VI of the Convention, covering ship operations from (dd/mm/yyyy) through (dd/mm/yyyy); and
2. The data was collected and reported in accordance with the methodology and processes set out in the ship's SEEMP that was in effect over the period from (dd/mm/yyyy) through (dd/mm/yyyy).

This Statement of Compliance is valid until (dd/mm/yyyy)

Issued at:
(place of issue of Statement)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue)

*(signature of duly authorized official
issuing the Statement)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate) "

MEPC.286(71) SAYILI KARAR
(7 Temmuz 2017 tarihinde kabul edilmiştir)

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ'Nİ
TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜ'NÜN EK'İNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek VI'da Yapılan Değişiklikler

(NO_x Sınıf III kontrolü için Baltık Denizi ve Kuzey Denizi Emisyon Kontrol
Alanlarının Belirlenmesi)
(Yakıt teslim belgesinde yer alacak bilgiler)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 ve 1997 tarihli Protokoller ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesini DİKKATE ALARAK,

Yetmiş birinci oturumunda, NO_x Sınıf III kontrolü için Baltık Denizi ve Kuzey Denizi Emisyon Kontrol Alanlarının Belirlenmesi ve yakıt teslim belgesinde yer alacak bilgiler ile ilgili MARPOL Ek VI'da yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Temmuz 2018 tarihine kadar Örgüte bildirmedeği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2019 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

**(NO_x Sınıf III kontrolü için Baltık Denizi ve Kuzey Denizi Emisyon Kontrol Alanlarının Belirlenmesi)
(Yakıt teslim belgesinde yer alacak bilgiler)**

EK VI

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Kural 13

Azot Oksitler (NO_x)

1 Paragraf 5.1'te, "bu kuralın 6. paragrafı uyarınca Sınıf III NO_x için belirlenen bir emisyon kontrol alanı" ifadesinden sonra "(NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanı)" ifadesi eklenmiştir.

2 Paragraf 5.1.2'deki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

2 bu gemi:

.1 1 Ocak 2016 tarihinde veya sonrasında inşa edilmiş ve Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanında veya Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi Emisyon Kontrol Alanı'nda faaliyet gösteriyorsa;

.2 1 Ocak 2021 tarihinde veya sonrasında inşa edilmiş ve Baltık Denizi Emisyon Kontrol Alanı'nda veya Kuzey Denizi Emisyon Kontrol Alanı'nda faaliyet gösteriyorsa;

3 Paragraf 5.1.2 ve 5.1.3 arasındaki "koşuluyla:" ifadesi silinmiştir.

4 Paragraf 5.1.3'te, "bu kuralın 6. paragrafı uyarınca Sınıf III NO_x için belirlenen bir emisyon kontrol alanı" ifadesi "bir NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanı" ifadesi ile değiştirilmiştir.

5 Paragraf 5.2.3'te, "sözleşme" kelimesi "Sözleşme" kelimesiyle ve "24 m" ifadesi "24 metre" ifadesi ile değiştirilmiştir.

6 Yeni paragraflar 5.4 ve 5.5 aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"5.4 Yeni inşa edilmiş bir geminin emniyet gereklilikleri nedeniyle gaz yakıt veya gaz içerikli yük taşımaması gerektiği ve bu nedenle faaliyetlerin bir NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanında bulunan bir tersanede veya başka bir onarım tesisinde gerçekleştirildiği durumlarda, geminin inşası ve deniz testlerinin hemen ardından veya geminin dönüştürülmesi, onarılması ve/veya bakımının yapılmasından veya geminin bakım veya onarımından önce ve sonra meydana gelen, bu kuralın 5.1 paragrafına tabi bir deniz dizel motorundan kaynaklanan azot oksit emisyonları, aşağıdaki koşulların yerine getirilmesi kaydıyla geçici olarak muaf tutulur:

.1 motorun, Sınıf II NO_x sınır değerlerini karşılaması; ve

- .2 geminin tersane veya diğer onarım tesisine ya da tersane veya diğer onarım tesisinden doğrudan hareket etmesi, muafiyet süresi boyunca yükleme veya boşaltma yapmaması ve tersane veya diğer onarım tesisinin bulunduğu liman Devleti tarafından belirtilen tüm ek özel rota gerekliliklerine uyması.

5.5 Bu kuralın 5.4 paragrafında açıklanan muafiyet yalnızca aşağıdaki dönemler için geçerlidir:

- .1 yeni inşa edilmiş bir gemi için, deniz testleri de dahil olmak üzere geminin tersaneden teslim edildiği anda başlayan ve geminin doğrudan NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanından/alanlarından çıktığı veya çift yakıtlı bir motora sahip bir geminin doğrudan NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanından/alanlarından çıktığı veya doğrudan NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanında/alanlarında bulunan gemi için uygun en yakın gaz yakıt ikmal tesisine gittiği anda sona eren dönem;
- .2 dönüşüm, bakım veya onarımdan geçen bir Sınıf II motoru olan bir gemi için, geminin NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanına/alanlarına girdiği ve doğrudan tersane veya diğer onarım tesisine gittiği anda başlayan ve geminin tersaneden veya diğer onarım tesisinden çıkarıldığı ve deniz testleri yapıldıktan sonra NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanından/alanlarından doğrudan çıktığı anda sona eren dönem; veya
- .3 Dönüşüm, bakım veya onarımdan geçen çift yakıtlı motora sahip bir gemi için, emniyet gereklilikleri nedeniyle gemide gaz yakıt veya gaz içerikli yük bulunmamasının gerektiği durumlarda, geminin NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanına/alanlarına girdiği veya NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanında/alanlarında gazdan arındırılıp doğrudan bir tersane veya başka bir onarım tesisine doğru yol almaya başladığı andan itibaren başlayan ve geminin tersane veya onarım tesisinden çıkarılıp doğrudan NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanından/alanlarından çıktığı veya doğrudan NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanında/alanlarında bulunan gemi için uygun en yakın gaz yakıt ikmal tesisine gittiği anda sona eren dönem."

7 Paragraf 6'deki mevcut metin aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"6 Bu kural kapsamında, bir NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanı, bu Ek'in III. lahikasında belirtilen kriterler ve prosedürlere uygun olarak Örgüt tarafından belirlenen herhangi bir liman alanı da dahil olmak üzere herhangi bir deniz alanıdır. NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanları şunlardır:

- .1 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanı;
- .2 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi Emisyon Kontrol Alanı;

- .3 Bu Sözleşme'deki Ek I'de kural 1.11.2'de tanımlanan Baltık Denizi Emisyon Kontrol Alanı; ve
- .4 Bu Sözleşme'deki Ek I'de kural 1.14.6'de tanımlanan Kuzey Denizi Emisyon Kontrol Alanı."

Lahika V

Yakıt teslim belgesinde yer alacak bilgiler (kural 18.5)

8 Lahikadalistelenen maddeler 1'den 9'a kadar numaralandırılmıştır.

9 Madde 7'de "15°C" ifadesinden sonraki nokta silinmiştir ve "kg/m^{3m}" ifadesi "(kg/m³)" ifadesi ile değiştirilmiştir.

10 Madde 9, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Yakıt tedarikçisinin temsilcisi tarafından imzalanmış ve tasdik edilmiş, tedarik edilen yakıtın bu Ek'in 18.3 sayılı kuralına uygun olduğuna ve yakıtın kükürt içeriğinin aşağıdakileri aşmadığına dair bir beyan:

bu Ek'teki kural 14.1'de belirtilen sınır değer;

bu Ek'teki kural 14.4'te belirtilen sınır değer; veya

yakıt tedarikçisinin temsilcisi tarafından doldurulduğu şekliyle ve aşağıdaki durumlarda kullanılması amaçlanan yakıt ile ilgili olarak alıcının şu bildirimine dayanılarak _____ alıcının belirttiği düzeyindeki sınır değer (m/m %):

.1 bu Ek'in 4. kuralına uygun olarak yakıtın eşdeğer bir uygunluk yöntemiyle birlikte; veya

.2 yakıtın, bir gemi tarafından bu Ek'in 3.2 kuralına göre kükürt oksit emisyonununun azaltılması ve kontrol teknolojisi araştırmasına yönelik testler yapılması için ilgili bir muafiyete tabi olduğu.

Beyan, yakıt tedarikçisinin temsilcisi tarafından ilgili kutulara bir çarpı (x) ile koyularak doldurulacaktır."

RESOLUTION MEPC.286(71)
(adopted on 7 July 2017)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS,
1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex VI

**(Designation of the Baltic Sea and the North Sea Emission Control Areas
for NO_x Tier III control)
(Information to be included in the bunker delivery note)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-first session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning the designation of the Baltic Sea and the North Sea Emission Control Areas for NO_x Tier III control and the information to be included in the bunker delivery note,

- 1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
- 2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2018 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
- 3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 January 2019 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
- 4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;
- 5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

**(Designation of the Baltic Sea and the North Sea Emission Control Areas
for NO_x Tier III control)
(Information to be included in the bunker delivery note)**

ANNEX VI

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS

Regulation 13

Nitrogen oxides (NO_x)

- 1 In paragraph 5.1 after the words "an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation" insert the words "(NO_x Tier III emission control area)".
- 2 The existing text of paragraph 5.1.2 is replaced by the following:
 - .2 that ship is constructed on or after:
 - .1 1 January 2016 and is operating in the North American Emission Control Area or the United States Caribbean Sea Emission Control Area;
 - .2 1 January 2021 and is operating in the Baltic Sea Emission Control Area or the North Sea Emission Control Area;
- 3 Between paragraph 5.1.2 and 5.1.3 the word "when" is deleted.
- 4 In paragraph 5.1.3 the words "an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation" are replaced by "a NO_x Tier III emission control area".
- 5 In paragraph 5.2.3 the word "convention" is replaced by "Convention" and the expression "24 m" is replaced by "24 metres".
- 6 Insert new paragraphs 5.4 and 5.5, as follows:
 - "5.4 Emissions of nitrogen oxides from a marine diesel engine subject to paragraph 5.1 of this regulation that occur immediately following building and sea trials of a newly constructed ship, or before and following converting, repairing, and/or maintaining the ship, or maintenance or repair of a Tier II engine or a dual fuel engine when the ship is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, for which activities take place in a shipyard or other repair facility located in a NO_x Tier III emission control area are temporarily exempted provided the following conditions are met:
 - .1 the engine meets the Tier II NO_x limits; and

- .2 the ship sails directly to or from the shipyard or other repair facility, does not load or unload cargo during the duration of the exemption, and follows any additional specific routing requirements indicated by the port State in which the shipyard or other repair facility is located, if applicable.

5.5 The exemption described in paragraph 5.4 of this regulation applies only for the following period:

- .1 for a newly constructed ship, the period beginning at the time the ship is delivered from the shipyard, including sea trials, and ending at the time the ship directly exits the NO_x Tier III emission control area(s) or, with regard to a ship fitted with a dual fuel engine, the ship directly exits the NO_x Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the ship located in the NO_x Tier III emission control area(s);
- .2 for a ship with a Tier II engine undergoing conversion, maintenance or repair, the period beginning at the time the ship enters the NO_x Tier III emission control area(s) and proceeds directly to the shipyard or other repair facility, and ending at the time the ship is released from the shipyard or other repair facility and directly exits the NO_x Tier III emission control area (s) after performing sea trials, if applicable; or
- .3 for a ship with a dual fuel engine undergoing conversion, maintenance or repair, when the ship is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, the period beginning at the time the ship enters the NO_x Tier III emission control area(s) or when it is degassed in the NO_x Tier III emission control area(s) and proceeds directly to the shipyard or other repair facility, and ending at the time when the ship is released from the shipyard or other repair facility and directly exits the NO_x Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the ship located in the NO_x Tier III emission control area(s)."

7 The existing text of paragraph 6 is replaced by the following:

"6 For the purposes of this regulation, a NO_x Tier III emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex. The NO_x Tier III emission control areas are:

- .1 the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex;
- .2 the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex;

- .3 the Baltic Sea Emission Control Area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I of the present Convention; and
- .4 the North Sea Emission Control Area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V of the present Convention."

Appendix V

Information to be included in the bunker delivery note (regulation 18.5)

8 The items listed in the Appendix are numbered from 1 to 9.

9 In item 7, the comma after "15°C" is deleted and the expression "kg/m³" is replaced by "(kg/m³)".

10 Item 9 is replaced with the following:

"A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with regulation 18.3 of this Annex and that the sulphur content of the fuel oil supplied does not exceed:

- the limit value given by regulation 14.1 of this Annex;
- the limit value given by regulation 14.4 of this Annex; or
- the purchaser's specified limit value of _____ (% m/m), as completed by the fuel oil supplier's representative and on the basis of the purchaser's notification that the fuel oil is intended to be used:
 - .1 in combination with an equivalent means of compliance in accordance with regulation 4 of this Annex; or
 - .2 is subject to a relevant exemption for a ship to conduct trials for sulphur oxides emission reduction and control technology research in accordance with regulation 3.2 of this Annex.

The declaration shall be completed by the fuel oil supplier's representative by marking the applicable box(es) with a cross (x)."

EK 6

**MEPC.301(72) SAYILI KARAR
(13 Nisan 2018 tarihinde kabul edilmiştir)**

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNİ
TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL Ek VI'da Yapılan Değişiklikler

(ECA'lar ve ro-ro yük gemileri ve ro-ro yolcu gemileri için gerekli olan EEDI)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, Taraflarca kabul edilmek üzere ilgili değişiklikleri değerlendirme işlevini veren 1997 ve 1978 tarihli Protokoller ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesini KAYDEDEREK,

Yetmiş ikinci oturumunda, ECA'lar ve ro-ro yük gemileri ve ro-ro yolcu gemileri için gerekli olan EEDİ'lere ilişkin olarak MARPOL Ek VI için teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşme'ye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Mart 2019 tarihine kadar Örgüte bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Eylül 2019 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Tarafları, yürürlüğe girmeden önce, bayraklarını en kısa sürede dalgalandırmaya yetkili gemilerin EEDI referans değerlerinin belirlenmesi için yeni parametrelerle ilgili MARPOL Ek VI Kural 21'de yapılacak yukarıda bahsi geçen değişikliklerin uygulanmasını düşünmeye AYRICA DAVET EDER;

5 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

6 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyeleri'ne iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(ECA'lar ve ro-ro yük gemileri ve ro-ro yolcu gemileri için gerekli olan EEDI)

Kural 13 - Azot oksitler (NO_x)

1 Paragraf 5.3'te, "bu kuralın 6. paragrafı uyarınca belirlenen bir emisyon kontrol alanı" ifadesi "bir NO_x Sınıf III emisyon kontrol alanı" ifadesi ile değiştirilmiştir.

Kural 21 - Gerekli EEDI

2 Paragraf 3'te Tablo 2'nin (farklı gemi türlerine göre referans değerinin belirlenmesi için parametreler) ro-ro yük gemileri ve ro-ro yolcu gemileri için olan 2.34 ve 2.35. satırları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

2.34 Ro-ro yük gemisi	1405.15	Geminin DWT'si	0.498
	1686.17*	DWT≤17,000* olduğu durumlarda geminin DWT'si DWT > 17,000* olduğu durumlarda 17,000	
2.35 Ro-ro yolcu gemisi	752.16	Geminin DWT'si	0.381
	902.59*	DWT≤10,000* olduğu durumlarda geminin DWT'si DWT > 10,000* olduğu durumlarda 10,000	

* 2. aşamadan itibaren ve sonrasında kullanılacaktır.

ANNEX 6

RESOLUTION MEPC.301(72) (adopted on 13 April 2018)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

Amendments to MARPOL Annex VI

(ECAs and required EEDI for ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-second session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning ECAs and the required EEDI for ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 March 2019 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 September 2019 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 INVITES FURTHER the Parties to consider the application of the aforesaid amendments to regulation 21 of Annex VI of MARPOL concerning new parameters for determination of reference values of the EEDI to ships entitled to fly their flag as soon as possible, prior to entry into force;

5 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

6 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

(ECAs and the required EEDI for ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships)

Regulation 13 – Nitrogen oxides (NO_x)

1 In paragraph 5.3, the words "an emission control area designated under paragraph 6 of this regulation" are replaced with the words "a NO_x Tier III emission control area".

Regulation 21 - Required EEDI

2 In table 2 (Parameters for determination of reference values for the different ship types) of paragraph 3, rows 2.34 and 2.35 for ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships are replaced by the following:

2.34 Ro-ro cargo ship	1405.15	DWT of the ship	0.498
	1686.17*	DWT of the ship where DWT ≤ 17,000' 17,000 where DWT > 17,000*	
2.35 Ro-ro passenger ship	752.16	DWT of the ship	0.381
	902.59*	DWT of the ship where DWT ≤ 10,000' 10,000 where DWT > 10,000*	

* to be used from phase 2 and thereafter.

MEPC.305(73) SAYILI KARAR
(26 Ekim 2018 tarihinde kabul edilmiştir)

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMESİ'Nİ TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜ'NÜN EKİNDE YAPILAN
DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek VI'da Yapılan Değişiklikler

(Gemide tahrik veya operasyon için uygun olmayan yakıtın yanma amacıyla
taşınmasına ilişkin yasak)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, Taraflarca kabul edilmek üzere ilgili değişiklikleri değerlendirme işlevini veren 1997 ve 1978 tarihli Protokoller ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesini KAYDEDEREK,

Yetmiş üçüncü oturumunda, gemide tahrik veya operasyon için uygun olmayan yakıtın yanma amacıyla taşınmasına ilişkin yasağa dair MARPOL Ek VI'da yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Eylül 2019 tarihine kadar Örgüt'e bildirmediği sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. Paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Mart 2020 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, işbu kararın ve Ek'inin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Gemide tahrik veya operasyon için uygun olmayan yakıtın yanma amacıyla taşınmasına ilişkin yasak)

EK VI

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Kural 14

Kükürt oksitler (SO_x) ve partikül madde

Genel gereklilikler

1 Paragraf 1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"1 Bir gemide kullanılan veya kullanılmak üzere taşınan yakıtın kükürt içeriği %0,50 m/m'yi geçmeyecektir."

Emisyon kontrol alanları içerisinde gereklilikler

2 Paragraf 3, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"3 Bu kural kapsamında, bir emisyon kontrol alanı bu Ek'in III. lahikasında belirtilen kriter ve prosedürlere uygun olarak herhangi bir liman alanı da dahil olmak üzere Örgüt tarafından belirlenen herhangi bir diğer deniz alanıdır. Bu kural kapsamındaki emisyon kontrol alanları şunlardır:

- .1 bu Sözleşme'deki Ek I'de kural 1.11.2'de tanımlanan Baltık Denizi alanı;
- .2 bu Sözleşme'deki Ek V'te kural 1.14.6'da tanımlanan Kuzey Denizi alanı;
- .3 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanı ve
- .4 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi Emisyon Kontrol Alanı."

3 Paragraf 4, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"4 Bir gemi bir emisyon kontrol alanı içinde faaliyet gösterirken, gemide kullanılan yakıtın kükürt içeriği %0,10 m/m'den fazla olmayacaktır."

4 "Değerlendirme hükmü" alt başlığı ve paragraf 8, 9 ve 10 silinmiştir.

Lahika I

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi (IAPP) Belgesine Formu (Kural 8)

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesine İlave (IAPP Belgesi)

5 Paragraf 2.3.1 ve 2.3.2 aşağıdakiler ile değiştirilmiştir ve yeni paragraf 2.3.3 eklenmiştir:

"2.3.1 Gemi, kural 14.3'te belirtilen bir emisyon kontrol alanı dışındayken, şunları kullanır:

.1 sınır değeri %0.50 m/m'yi aşmayan, yakıt teslim belgeleri ile belgelendiği üzere kükürt içeriğine sahip yakıt, ve/veya

.....□

.2 Paragraf 2.6'da listelendiği gibi, kural 4.1'e uygun, SO_x emisyon azaltımı açısından en az kükürt içeriği sınır değeri %0.50 m/m olan bir yakıt kullanımı kadar etkili olan eşdeğer bir düzenleme

.....□

2.3.2 Gemi, kural 14.3'te belirtilen bir emisyon kontrol alanı içerisindeyken, şunları kullanır:

.1 sınır değeri %0.10 m/m'yi aşmayan, yakıt teslim belgeleri ile belgelendiği üzere kükürt içeriğine sahip ve/veya

.....□

.2 Paragraf 2.6'da listelendiği gibi, kural 4.1'e uygun, SO_x emisyon azaltımı açısından en az kükürt içeriği sınır değeri %0.10 m/m olan bir yakıt kullanımı kadar etkili olan eşdeğer bir düzenleme:

.....□

2.3.3 Paragraf 2.6'da listelendiği gibi kural 4.1'e uygun, onaylanmış eşdeğer bir düzenlemeye sahip olmayan bir gemi için, gemide kullanılmak üzere taşınan yakıtın kükürt içeriği, yakıt teslim belgesinde belgelendiği üzere %0.50 m/m'yi aşmaz

.....□"

RESOLUTION MEPC.305(73)
(adopted on 26 October 2018)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM
SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex VI

**(Prohibition on the carriage of non-compliant fuel oil for combustion purposes for
propulsion or operation on board a ship)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-third session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning the prohibition on the carriage of non-compliant fuel oil for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 September 2019 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 March 2020 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

(Prohibition on the carriage of non-compliant fuel oil for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship)

ANNEX VI

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS

Regulation 14

Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter

General requirements

- 1 Paragraph 1 is replaced by the following:

"1 The sulphur content of fuel oil used or carried for use on board a ship shall not exceed 0.50% m/m."

Requirements within emission control areas

- 2 Paragraph 3 is replaced by the following:

"3 For the purpose of this regulation, an emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex. The emission control areas under this regulation are:

- .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I of the present Convention;
- .2 the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V of the present Convention;
- .3 the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and
- .4 the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex."

- 3 Paragraph 4 is replaced by the following:

"4 While a ship is operating within an emission control area, the sulphur content of fuel oil used on board that ship shall not exceed 0.10% m/m."

- 4 The subtitle "Review provision" and paragraphs 8, 9 and 10 are deleted.

Appendix I

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)

Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)

5 Paragraphs 2.3.1 and 2.3.2 are replaced by the following and a new paragraph 2.3.3 is added as follows:

"2.3.1 When the ship operates outside of an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or
.....

.2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m
.....

2.3.2 When the ship operates inside an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

.1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m, and/or
.....

.2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m
.....

2.3.3 For a ship without an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes

.....

MEPC.314(74) SAYILI KARAR
(17 Mayıs 2019 tarihinde kabul edilmiştir)

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞME'NİN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek I, II ve V'te Yapılan Değişiklikler

(Elektronik Kayıt Defterleri)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 tarihli Protokol ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL) 16. maddesini AYRICA HATIRLATARAK,

Yetmiş dördüncü oturumunda, MARPOL'un 16(2)(a) maddesi uyarınca yayımlanan Elektronik Kayıt Defterleri ile ilgili MARPOL Ek I, II ve V'te yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek I, II, ve V'te yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüt'e bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 1 Nisan 2020 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ekim 2020 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'un tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreter'den, bu kararın ve ekinin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL I, II, VE V EKLERİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Elektronik Kayıt Defterleri)

MARPOL EK I

PETROL KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Kural 1 - Tanımlar

- 1 Yeni paragraf 39, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"39 *Elektronik Kayıt Defteri*, fiziksel bir kayıt defteri yerine bu Ek kapsamında öngörüldüğü şekilde, boşaltım, aktarım ve diğer işlemler için gerekli kayıtların elektronik olarak girilmesi için kullanılan ve İdare tarafından onaylanan bir cihaz veya sistem anlamına gelir."

Kural 17 - Petrol Kayıt Defteri Kısım I - Makine mahalli operasyonları

- 2 Paragraf 1'in ikinci cümlesi aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Petrol Kayıt Defteri, geminin resmi seyir defterinin bir parçası olsa da olmasa da, elektronik bir kayıt defteri olarak, Örgüt tarafından geliştirilen Rehberler dikkate alınarak İdare tarafından onaylanacak veya aksi durumda, bu Ek'in III. lahikasındabelirtilen biçimde olacaktır."

- 3 Paragraf 4'ün ikinci cümlesinde, " veya elektronik girdiler grubu" ifadesi "tamamlanan her sayfa" ifadesinin ardına eklenmiştir.

Kural 36 - Petrol Kayıt Defteri Kısım II - Yük/balast operasyonları

- 4 Paragraf 1'in ikinci cümlesi aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Petrol Kayıt Defteri Kısım II, geminin resmi seyir defterinin bir parçası olsa da olmasa da, elektronik bir kayıt defteri olarak, Örgüt tarafından geliştirilen Rehberler dikkate alınarak İdare tarafından onaylanacak veya aksi durumda, bu Ek'in III. lahikasında belirtilen biçimde olacaktır."

- 5 Paragraf 5'in ikinci cümlesinde, " veya elektronik girdiler grubu" ifadesi "tamamlanan her sayfa" ifadesinin ardına eklenmiştir.

MARPOL EK II

DÖKME ZEHİRLİ SIVI MADDELERLE DENİZ KİRLENMESİNİN KONTROLÜ İÇİN KURALLAR

Kural 1 - Tanımlar

- 6 Yeni paragraf 22, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"22 *Elektronik Kayıt Defteri*, fiziksel bir kayıt defteri yerine bu Ek kapsamında öngöröldüğü şekilde, boşaltım, aktarım ve diğer işlemler için gerekli kayıtların elektronik olarak girilmesi için kullanılan ve İdare tarafından onaylanan bir cihaz veya sistem anlamına gelir."

Kural 15 - Yük Kayıt Defteri

- 7 Mevcut paragraf 1, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Bu Ek'in uygulandığı her gemide bir Kargo Kayıt Defteri bulunacaktır ve bu defter, geminin resmi seyir defterinin bir parçası olsa da olmasa da, elektronik bir kayıt defteri olarak, Örgüt tarafından geliştirilen Rehberler dikkate alınarak İdare tarafından onaylanacak veya aksi durumda, bu Ek'in III. İlahikasında belirtilen biçimde olacaktır."

- 8 Paragraf 4'ün ilk cümlesinde, " veya elektronik girdiler grubu" ifadesi "her sayfa" ifadesinin ardına eklenmiştir.

MARPOL EK V

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN ÇÖP KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Kural 1 - Tanımlar

- 9 Yeni paragraf 19, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"19 *Elektronik Kayıt Defteri*, fiziksel bir kayıt defteri yerine bu Ek kapsamında öngöröldüğü şekilde, boşaltım, aktarım ve diğer işlemler için gerekli kayıtların elektronik olarak girilmesi için kullanılan ve İdare tarafından onaylanan bir cihaz veya sistem anlamına gelir."

Kural 10 - Levhalar, çöp yönetim planları ve çöp kayıtlarının tutulması

- 10 Paragraf 3'ün giriş bölümünün ikinci cümlesi aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Çöp Kayıt Defteri, geminin resmi seyir defterinin bir parçası veya elektronik bir kayıt defteri olsa da, Örgüt tarafından geliştirilen Rehberler dikkate alınarak İdare tarafından onaylanacak veya aksi durumda, bu Ek'in III. İlahikasında belirtilen biçimde olacaktır."

- 11 Paragraf 3.1'in ikinci cümlesinde, " veya elektronik girdiler grubu" ifadesi "tamamlanan her sayfa" ifadesinin ardına eklenmiştir.

RESOLUTION MEPC.314(74)
(adopted on 17 May 2019)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annexes I, II and V

(Electronic Record Books)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-fourth session, proposed amendments to MARPOL Annexes I, II and V concerning Electronic Record Books, which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

- 1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annexes I, II and V, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
- 2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 2020 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments;
- 3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 October 2020 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
- 4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;
- 5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I, II AND V

(Electronic Record Books)

MARPOL ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 1 – Definitions

- 1 A new paragraph 39 is added as follows:

"39 *Electronic Record Book* means a device or system, approved by the Administration, used to electronically record the required entries for discharges, transfers and other operations as required under this Annex in lieu of a hard copy record book."

Regulation 17 – Oil Record Book Part I – Machinery space operations

- 2 The second sentence of paragraph 1 is replaced by the following:

"The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official logbook, as an electronic record book which shall be approved by the Administration taking into account the Guidelines developed by the Organization, or otherwise, shall be in the form specified in appendix III to this Annex."

- 3 In the second sentence of paragraph 4, the words "or group of electronic entries" are inserted after the words "each completed page".

Regulation 36 – Oil Record Book Part II – Cargo/ballast operations

- 4 The second sentence of paragraph 1 is replaced by the following:

"The Oil Record Book Part II, whether as a part of the ship's official logbook, as an electronic record book which shall be approved by the Administration taking into account the Guidelines developed by the Organization, or otherwise, shall be in the form specified in appendix III to this Annex."

- 5 In the second sentence of paragraph 5, the words "or group of electronic entries" are inserted after the words "each completed page".

MARPOL ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Regulation 1 – Definitions

- 6 A new paragraph 22 is added as follows:

"22 *Electronic Record Book* means a device or system, approved by the Administration, used to electronically record the required entries for discharges, transfers and other operations as required under this Annex in lieu of a hard copy record book."

Regulation 15 – Cargo Record Book

- 7 The existing paragraph 1 is replaced by the following:

"Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as a part of the ship's official logbook, as an electronic record book which shall be approved by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization, or otherwise, in the form specified in appendix II to this Annex."

- 8 In the first sentence of paragraph 4, the words "or group of electronic entries" are inserted after the words "each page".

MARPOL ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 1 – Definitions

- 9 A new paragraph 19 is added as follows:

"19 *Electronic Record Book* means a device or system, approved by the Administration, used to electronically record the required entries for discharges, transfers and other operations as required under this Annex in lieu of a hard copy record book."

Regulation 10 – Placards, garbage management plans and garbage record-keeping

- 10 The second sentence of the chapeau of paragraph 3 is replaced by the following:

"The Garbage Record Book, whether as a part of the ship's official logbook, or as an electronic record book which shall be approved by the Administration taking into account the Guidelines developed by the Organization, or otherwise, shall be in the form specified in appendix II to this Annex."

- 11 In the second sentence of paragraph 3.1, the words "or group of electronic entries" are inserted after the words "each completed page".

MEPC.315(74) SAYILI KARAR
(17 Mayıs 2019 tarihinde kabul edilmiştir)

1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI
SÖZLEŞMENİN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

MARPOL Ek II'de Yapılan Değişiklikler

(Yük kalıntıları ve kalıcı yüzer ürünlerin tanklarının yıkanması)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

Değişiklik prosedürünü belirleyen ve Örgüt'ün uygun organına, ilgili değişiklikleri değerlendirme ve kabul etme işlevini veren 1978 tarihli Protokol ile değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) 16. maddesini AYRICA HATIRLATARAK,

Yetmiş dördüncü oturumunda, MARPOL'ün 16(2)(a) maddesi uyarınca yayımlanan yük kalıntıları ve kalıcı yüzer ürünlerin tanklarının yıkanması ile ilgili MARPOL Ek II'de yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek II'de yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüt'e bildirmedigi sürece söz konusu değişikliklerin 1 Temmuz 2020 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ocak 2021 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreterden, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreterden, bu kararın ve ekinin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL EK II'DE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Yük kalıntıları ve kalıcı yüzer ürünlerin tanklarının yıkanması)

BÖLÜM 1 - GENEL

Kural 1 - Tanımlar

1 Yeni paragraf 23, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"23 *Kalıcı yüzer madde* aşağıdaki özelliklere sahip, kaygan bir yüzey oluşturan madde anlamına gelir:

- Yoğunluk: \leq deniz suyu (20°C'de 1025 kg/m³);
- Buhar basıncı: \leq 0.3 kPa;
- Çözünürlük: \leq 0.1% (sıvılar için) \leq 10% (katılar için); ve
- Kinematik viskozite: $>$ 10 cSt (20°C'de)"

BÖLÜM 5 - ZARARLI SIVI MADDELERİN ARTIKLARININ OPERASYONEL BOŞALTIMLARI

Kural 13 - Zararlı sıvı madde kalıntılarının boşaltımının kontrolü

2 Mevcut paragraf 7.1.3'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf 7.1.4 eklenmiştir:

"7.1.4 Y kategorisine atanan ve IBC Kodu'nun 17. bölümünün 'o' sütununda '16.2.7' ile tanımlandığı gibi, viskozitesi 20°C'de 50 mPa-s'ye eşit veya daha fazla olan ve/veya 0°C'ye eşit veya daha yüksek bir erime noktasına sahip kalıcı yüzer maddeler için paragraf 9'daki alanlarda aşağıdakiler geçerli olacaktır:

- .1 bu ekin VI. lahikasında belirtilen bir ön yıkama prosedürü uygulanır;
- .2 ön yıkama sırasında oluşan kalıntı/su karışımı, tank boşalana kadar yükün boşaltıldığı limandaki bir kabul tesisine boşaltılır; ve
- .3 tanka sonradan eklenen herhangi bir su, kural 13.2'deki boşaltım standartlarına uygun olarak denize boşaltılabilir."

3 Mevcut paragraf 8.2'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf 9 eklenmiştir:

"9 Kural 13.7.1.4'ün geçerli olduğu alanlar

9.1 *Kuzey Batı Avrupa suları*, Kuzey Denizi ve yaklaşımlarını, İrlanda Denizi'ni ve yaklaşımlarını, Kelt Denizi'ni, İngiliz Kanalı'nı ve yaklaşımlarını ve İrlanda'nın hemen batısındaki Kuzey Doğu Atlantik'in bir bölümünü içerir. Alan, aşağıdaki noktaları birleştiren çizgilerle sınırlanmıştır:

48°27' K Fransa kıyısında
48°27' K; 006 ° 25' B
49°52' K; 007 ° 44' B

50°30' K; 012 ° B
56°30' K; 012 ° B
62° K; 003 ° B
62° K Norveç kıyısında
57°44.8' K Danimarka ve İsveç kıyısında

9.2 *Baltık Denizi alanı*, Botni Körfezi ve Finlandiya Körfezi ile Baltık Denizinin girişi dahil olmak üzere 57° 44.8' K enleminde yer alan Skagerrak'ta Skaw enlemi ile sınırlanan Baltık Denizinin tümü anlamına gelir;

9.3 *Batı Avrupa suları*, kuzeyde Shetland Adaları'ndan güneyde Cape S. Vicente'ye kadar Birleşik Krallık, İrlanda, Belçika, Fransa, İspanya ve Portekiz'i ve Manş Denizi'ni ve yaklaşımlarını kapsayan bir alandır. Alan, aşağıdaki noktaları birleştiren çizgilerle sınırlanmıştır:

58°30' K Birleşik Krallık kıyısında
58°30' K; 000° B
62° K; 000° B
62° K; 003° B
56°30' K; 012° B
54°40'40.9" K; 015° B
50°56'45.3" K; 015° B
48°27' K; 006°25' B
48°27' K; 008° B
44°52' K; 003°10' B
44°52' K; 010° B
44°14' K; 011°34' B
42°55' K; 012°18' B
41°50' K; 011°34' B
37°00' K; 009°49' B
36°20' K; 009°00' B
36°20' K; 007°47' B
37°10' K; 007°25' B
51°22'25" K; 003°21'52.5" D
52°12' K; Birleşik Krallık doğu kıyısında
52°10.3' K; 006°21.8' B
52°01.52' K; 005°04.18' B
54°51.43' K; 005°08.47' B
54°40.39' K; 005°34.34' B

9.4 *Norveç Denizi*, aşağıdaki noktaları birleştiren çizgilerle sınırlanmıştır:

69°47.6904' K; 030°49.059' D
69°58.758' K; 031°6.2598' D
70°8.625' K; 031°35.1354' D
70°16.4826' K; 032°4.3836' D
73°23.0652' K; 036°28.5732' D
73°35.6586' K; 035°27.3378' D
74°2.9748' K; 033°17.8596' D
74°20.7084' K; 030°33.5052' D
74°29.7972' K; 026°28.1808' D
74°24.2448' K; 022°55.0272' D
74°13.7226' K; 020°15.9762' D
73°35.439' K; 016°36.4974' D
73°14.8254' K; 014°9.4266' D

72°42.54' K; 011°42.1392' D
71°58.2' K; 009°54.96' D
71°37.5612' K; 008°43.8222' D
70°43.161' K; 006°36.0672' D
69°36.624' K; 004°47.322' D
68°58.3164' K; 003°51.2154' D
68°14.9892' K; 003°17.0322' D
67°25.7982' K; 003°10.2078' D
66°49.7292' K; 003°25.1304' D
66°25.9344' K; 003°17.1102' D
65°22.7214' K; 001°24.5928' D
64°25.9692' K; 000°29.3214' B
63°53.2242' K; 000°29.442' B
62°53.4654' K; 000°38.355' D
62° K; 001°22.2498' D
62° K; 004°52.3464' D"

LAHİKA IV - PROSEDÜRLER VE DÜZENLEMELER REHBERİ İÇİN STANDART FORMAT

Kısım 4 - Yük tanklarının temizlenmesi, kalıntılarının boşaltılması, balast alma ve balast basma ile ilgili prosedürler

4 Paragraf 4.4.5, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"5 20°C'de viskozitesi 50 mPa-s'ye eşit veya daha fazla olan ve/veya 0°C'ye eşit veya daha yüksek bir erime noktasına sahip kalıcı yüzer maddeler

Bu kesim, IBC Kodu'nun 17. bölümünün 'o' sütununda '16.2.7' bulunmasıyla tanımlanan maddelerin tank yıkamalarının nasıl yapılacağını ve Ek II'nin 13.9. kuralında tanımlanan alanlarda faaliyet gösterirken MEPC.2/Sirküler'in en son versiyonuna ilişkin talimatları içermelidir."

İlave A - Akış şemaları - Yük tanklarının temizlenmesi ve X,Y ve Z kategorisinden maddelerin kalıntılarını içeren tank yıkama sularının/balastının bertaraf edilmesi

5 Mevcut Not 3'ten sonra, aşağıdaki yeni Not 4 eklenmiştir:

"Not 4: Ek II'nin 13.9 kuralında belirtilen alanlar dahilinde, kural 13.7.1.4, IBC Kod'un 17. bölümünün 'o' sütununda '16.2.7' ile tanımlanan maddeler için geçerlidir."

LAHİKAVI - ÖN YIKAMA PROSEDÜRLERİ

6 Mevcut paragraf 21'den sonra, aşağıdaki yeni kesim C eklenmiştir:

"C Tüm gemiler için

MARPOL Ek II'nin 13.7.1.4 kuralının uygulandığı kalıcı yüzer maddeler için ön yıkama prosedürleri

20°C'de viskozitesi 50 mPa-s'ye eşit veya daha fazla olan ve/veya 0°C'ye eşit veya daha yüksek bir erime noktasına sahip kalıcı yüzer maddeler, ön yıkama amacıyla katılaştıran veya yüksek viskoziteli maddeler olarak kabul edilecektir.

Küçük miktarlarda temizlik katkı maddelerinin kullanımının ön yıkama sırasında yük kalıntılarının giderilmesini arttıracığı ve en üst düzeye çıkarılmasının belirlendiği durumlarda, bu, kabul tesisi ile önceden görüşülerek ve önceden onaylanarak yapılmalıdır."

RESOLUTION MEPC.315(74)
(adopted on 17 May 2019)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE
PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex II

(Cargo residues and tank washings of persistent floating products)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-fourth session, proposed amendments to MARPOL Annex II concerning cargo residues and tank washings of persistent floating products, which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annex II, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2020 unless, prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 January 2021 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX II

(Cargo residues and tank washings of persistent floating products)

CHAPTER 1 – GENERAL

Regulation 1 – Definitions

- 1 A new paragraph 23 is added as follows:

"23 *Persistent floater* means a slick forming substance with the following properties:

- Density: \leq sea water (1025 kg/m³ at 20°C);
- Vapour pressure: \leq 0.3 kPa;
- Solubility: \leq 0.1% (for liquids) \leq 10% (for solids); and
- Kinematic viscosity: $>$ 10 cSt at 20°C."

CHAPTER 5 – OPERATIONAL DISCHARGES OF RESIDUES OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 13 – Control of discharges of residues of noxious liquid substances

- 2 A new paragraph 7.1.4 is inserted after existing paragraph 7.1.3 as follows:

"7.1.4 For substances assigned to category Y that are persistent floaters with a viscosity equal to or greater than 50 mPa·s at 20°C and/or with a melting point equal to or greater than 0°C, as identified by '16.2.7' in column 'o' of chapter 17 of the IBC Code, the following shall apply in the areas in paragraph 9:

- .1 a prewash procedure as specified in appendix VI to this annex shall be applied;
- .2 the residue/water mixture generated during the prewash shall be discharged to a reception facility at the port of unloading until the tank is empty; and
- .3 any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2."

- 3 A new paragraph 9 is inserted after existing paragraph 8.2 as follows:

"9 **Areas to which regulation 13.7.1.4 applies**

- 9.1 the *North West European waters* include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland. The area is bounded by lines joining the following points:

48°27' N on the French coast
48°27' N; 006°25' W
49°52' N; 007°44' W

50°30' N; 012° W
56°30' N; 012° W
62° N; 003° W
62° N on the Norwegian coast
57°44.8' N on the Danish and Swedish coasts

9.2 the *Baltic Sea area* means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8' N;

9.3 the *Western European waters* is an area that covers the United Kingdom, Ireland, Belgium, France, Spain and Portugal, from the Shetland Islands in the North to Cape S. Vicente in the South, and the English Channel and its approaches. The area is bounded by lines joining the following points:

58°30' N on the UK coast
58°30' N; 000° W
62° N; 000° W
62° N; 003° W
56°30' N; 012° W
54°40'40.9" N; 015° W
50°56'45.3" N; 015° W
48°27' N; 006°25' W
48°27' N; 008° W
44°52' N; 003°10' W
44°52' N; 010° W
44°14' N; 011°34' W
42°55' N; 012°18' W
41°50' N; 011°34' W
37°00' N; 009°49' W
36°20' N; 009°00' W
36°20' N; 007°47' W
37°10' N; 007°25' W
51°22'25" N; 003°21'52.5" E
52°12' N; on the UK east coast
52°10.3' N; 006°21.8' W
52°01.52' N; 005°04.18' W
54°51.43' N; 005°08.47' W
54°40.39' N; 005°34.34' W

9.4 the *Norwegian Sea* is bounded by lines joining the following points:

69°47.6904' N; 030°49.059' E
69°58.758' N; 031°6.2598' E
70°8.625' N; 031°35.1354' E
70°16.4826' N; 032°4.3836' E
73°23.0652' N; 036°28.5732' E
73°35.6586' N; 035°27.3378' E
74°2.9748' N; 033°17.8596' E
74°20.7084' N; 030°33.5052' E
74°29.7972' N; 026°28.1808' E
74°24.2448' N; 022°55.0272' E
74°13.7226' N; 020°15.9762' E
73°35.439' N; 016°36.4974' E
73°14.8254' N; 014°9.4266' E

72°42.54' N; 011°42.1392' E
71°58.2' N; 009°54.96' E
71°37.5612' N; 008°43.8222' E
70°43.161' N; 006°36.0672' E
69°36.624' N; 004°47.322' E
68°58.3164' N; 003°51.2154' E
68°14.9892' N; 003°17.0322' E
67°25.7982' N; 003°10.2078' E
66°49.7292' N; 003°25.1304' E
66°25.9344' N; 003°17.1102' E
65°22.7214' N; 001°24.5928' E
64°25.9692' N; 000°29.3214' W
63°53.2242' N; 000°29.442' W
62°53.4654' N; 000°38.355' E
62° N; 001°22.2498' E
62° N; 004°52.3464' E"

APPENDIX IV – STANDARD FORMAT FOR THE PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Section 4 – Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

4 Paragraph 4.4.5 is replaced by the following:

"5 Persistent floaters with a viscosity equal to or greater than 50 mPa·s at 20°C and/or a melting point equal to or greater than 0°C

This section should contain instructions on how to deal with tank washings of substances identified by the presence of '16.2.7' in column 'o' of chapter 17 of the IBC Code and the latest version of the MEPC.2/Circular, when operating in the areas specified in regulation 13.9 of Annex II."

Addendum A – Flow diagrams – Cleaning of cargo tanks and disposal of tank washings/ballast containing residues of category X, Y and Z substances

5 A new Note 4 is inserted after existing Note 3 as follows:

"Note 4: Within the areas specified in regulation 13.9 of Annex II, regulation 13.7.1.4 applies to substances that are identified by '16.2.7' in column 'o' of chapter 17 of the IBC Code."

APPENDIX VI – PREWASH PROCEDURES

6 A new section C is added after existing paragraph 21 as follows:

"C For all ships

Prewash procedures for persistent floaters to which regulation 13.7.1.4 of Annex II of MARPOL applies

Persistent floaters with a viscosity equal to or greater than 50 mPa·s at 20°C and/or a melting point equal to or greater than 0°C, shall be treated as solidifying or high-viscosity substances for the purposes of the prewash.

Where it is determined that the use of small amounts of cleaning additives would improve and maximize the removal of cargo residues during a prewash, then this should be done in consultation with and with the prior agreement of the reception facility."

**MEPC.316(74) SAYILI
KARAR
(17 Mayıs 2019 tarihinde
kabul edilmiştir)**

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİNİ
TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜNÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL Ek VI'da Yapılan Değişiklikler

(Elektronik Kayıt Defteri ve buz takviyeli gemiler için EEDI kuralları)

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

AYRICA, ilgili 1978 ve 1997 tarihli Protokollerle değiştirdiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL), değişiklik prosedürünü açıklayan ve Örgüt'ün ilgili organına, Taraflarca kabul edilmek üzere yapılan değişiklikleri değerlendirme görevini veren 16. maddesini HATIRLATARAK,

Yetmiş dördüncü oturumunda, MARPOL'ün 16(2)(a) maddesi uyarınca yayımlanan Elektronik Kayıt Defteri ve buz takviyeli gemiler için EEDI kuralları ile ilgili MARPOL Ek VI'da yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını belirtilen tarihe kadar Örgüte bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin 1 Nisan 2020 tarihinde kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Ekim 2020 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Genel Sekreterden, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve Ek'te yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletleri'ne iletmesini TALEP EDER;

5 Genel Sekreterden, bu kararın ve ekinin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

(Elektronik Kayıt Defteri ve buz takviyeli gemiler için EEDI kuralları) Kural 2

- Tanımlar

1 Paragraf 42, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"42 *Kutup Kodu*, MSC.385(94) ve MEPC.264(68) sayılı kararlar ile kabul edilen, bir giriş, bölüm I-A ve II-A ve bölüm I-B ve II-B'den oluşan, aşağıdaki şartlarla değiştirilebileceği haliyle Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemiler için Uluslararası Kod anlamına gelir:

- .1 Kutup Kodu'nun Kısım II-A giriş ve bölüm 1'inin çevre ile ilgili hükümlerinde yapılan değişiklikler, Ek'in lahikasında geçerli olan değişiklik prosedürlerine ilişkin olarak işbu Sözleşme'nin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilir, yürürlüğe girer ve geçerli olur; ve
- .2 Kutup Kodu'nun II-B bölümünde yapılan değişiklikler, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından Asli Kurallara uygun olarak kabul edilir."

2 Yeni paragraf 51, aşağıdaki şekilde eklenmiştir:

"51 *Elektronik Kayıt Defteri*, fiziksel bir kayıt defteri yerine bu Ek kapsamında öngörüldüğü şekilde, boşaltım, aktarım ve diğer işlemler için gerekli kayıtların elektronik olarak girilmesi için kullanılan ve İdare tarafından onaylanan bir cihaz veya sistem anlamına gelir."

Kural 12 - Ozon inceltici maddeler

3 Paragraf 6'nın ikinci cümlesinde, "kayıt sistemleri" ifadesi "kayıt defteri" ifadesi ile değiştirilmiştir.

4 Paragraf 6'nın sonuna aşağıdaki yeni cümle eklenmiştir:

"MEPC.176(58) sayılı kararlar kabul edildiği şekliyle, kural 12.6'da bahsedilen bir elektronik kayıt sistemi, Örgüt tarafından hazırlanan rehberler dikkate alınarak bu sistemin 1 Ocak 2020'de veya sonrasında ancak en geç 1 Ekim 2025'te gerçekleştirilen Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme (IAPP) Sertifikası yenileme ilk sürveyinde veya öncesinde İdare tarafından onaylanması şartıyla, bir elektronik kayıt defteri olarak kabul edilecektir"

Kural 13 – Azot Oksitler (NO_x)

5 Paragraf 5.3'te, "böyle bir seyir defterine kaydedilecektir" ifadesi "böyle bir seyir defterine veya elektronik kayıt defterine kaydedilecektir" olarak değiştirilmiştir.

Kural 14 – Kükürt Oksitler (SO_x) ve partikül madde

6 Paragraf 6'nın son cümlesinde, "böyle bir seyir defterine kaydedilecektir" ifadesi "böyle bir seyir defterine veya elektronik kayıt defterine kaydedilecektir" olarak değiştirilmiştir.

Kural 19 - Uygulama

7 Paragraf 3'ün son cümlesinde, "buz kırma kapasitesine sahip yük gemileri" ifadesi "Kutup Kodu'nda tanımlandığı üzere Kategori A gemileri" ifadesi ile değiştirilmiştir.

Lahika I

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi (IAPP) Sertifikası Formu (Kural 8)

8 Lahika I'in giriş paragrafında, "2008 tarihli MEPC.176(58) sayılı karar tarafından" ifadesi silinmiştir.

Lahika VIII

Uluslararası Enerji Verimliliği (IEE) Sertifikası Formu

9 Giriş paragrafında, "MEPC.203(62) sayılı karar tarafından" ifadesi silinmiştir.

Lahika X

Uygunluk Beyanı Formu – Yakıt Tüketim Raporlaması

10 Giriş paragrafında, "Gemilerden" ve "Kirlilik" kelimelerinin arasındaki "tarafından" kelimesi "Kaynaklanan" kelimesi ile değiştirilmiştir.

RESOLUTION MEPC.316(74)
(adopted on 17 May 2019)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS,
1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex VI

(Electronic Record Books and EEDI regulations for ice-strengthened ships)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-fourth session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning Electronic Record Books and EEDI regulations for ice-strengthened ships, which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

- 1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
- 2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 April 2020 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;
- 3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 October 2020 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
- 4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;
- 5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

(Electronic Record Books and EEDI regulations for ice-strengthened ships)

Regulation 2 – Definitions

- 1 Paragraph 42 is replaced by the following:

"42 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

- .1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 1 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and
- .2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure."

- 2 A new paragraph 51 is added as follows:

"51 *Electronic Record Book* means a device or system, approved by the Administration, used to electronically record the required entries for discharges, transfers and other operations as required under this Annex in lieu of a hard copy record book."

Regulation 12 – Ozone-depleting substances

- 3 In the second sentence of paragraph 6, the words "recording system" are replaced by "record book".

- 4 A new sentence is inserted at the end of paragraph 6 as follows:

"An electronic recording system referred to in regulation 12.6, as adopted by resolution MEPC.176(58), shall be considered an electronic record book, provided the electronic recording system is approved by the Administration on or before the first International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate renewal survey carried out on or after 1 October 2020, but not later than 1 October 2025, taking into account the Guidelines developed by the Organization"

Regulation 13 – Nitrogen oxides (NO_x)

- 5 In paragraph 5.3, the words "or electronic record book, " are inserted after the words "shall be recorded in such logbook".

Regulation 14 – Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter

- 6 In the last sentence of paragraph 6, the words "or electronic record book," are inserted after the words "shall be recorded in such logbook".

Regulation 19 – Application

7 In the last sentence of paragraph 3, the words "cargo ships having ice-breaking capability" are replaced by the words "category A ships as defined in the Polar Code".

Appendix I

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)

8 In the introductory paragraph of Appendix I, the words "by resolution MEPC.176(58) in 2008" are deleted.

Appendix VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate

9 In the introductory paragraph, the words "by resolution MEPC.203(62)" are deleted.

Appendix X

Form of Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting

10 In the introductory paragraph, the word "by" between "Pollution" and "Ships" in the first sentence is replaced by the word "from".

EK 1

MEPC.324(75) SAYILI KARAR
(20 Kasım 2020 tarihinde kabul edilmiştir)

**1978 TARİHLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLEN 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ'Nİ
TADİL EDEN 1997 PROTOKOLÜ'NÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

MARPOL Ek VI'da Yapılan Değişiklikler

**(Yakıtın kükürt içeriğinin ve Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi'nin (EEDI)
örnekleme ve doğrulanması için prosedürler)**

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesi'nin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

AYRICA, ilgili 1978 ve 1997 tarihli Protokollerle değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL), değişiklik prosedürünü açıklayan ve Örgüt'ün ilgili organına, Taraflarca kabul edilmek üzere yapılan değişiklikleri değerlendirme görevini veren 16. maddesini HATIRLATARAK,

MEPC.1/Circ.882'nin, Taraflardan MARPOL Ek VI yakıt numunesi için doğrulama prosedürüyle (kural 18.8.2 veya kural 14.8) ilgili olarak MARPOL Ek VI Lahika VI'daki değişiklikleri yürürlüğe girmeden önce uygulamalarını talep ettiğini AYRICA HATIRLATARAK,

Yetmiş beşinci oturumunda, MARPOL 16(2)(a) maddesine göre yayımlanan, yakıtın kükürt içeriğinin ve Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi'nin (EEDI) örnekleme ve doğrulanması için prosedürler ile ilgili MARPOL Ek VI'de yapılması teklif edilen değişiklikleri GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURARAK,

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek VI'de yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, Sözleşmeye Taraf Devletlerin üçte birinden fazlası veya birleşik ticaret filoları, dünya ticaret filosunun gros tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraflar değişikliklere itirazlarını 1 Ekim 2021 tarihine kadar Örgüt'e bildirmedikleri sürece söz konusu değişikliklerin belirtilen tarihte kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, yukarıda bulunan 2. paragraf gereğince kabulleri üzerine değişikliklerin 1 Nisan 2022 tarihinde yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 Tarafları, ekte belirtilen değişikliklerin erkenden uygulanmasını değerlendirmeye AYRICA DAVET EDER;

5 Genel Sekreter'den, MARPOL madde 16(2)(e)'ye uygun olarak, işbu kararın onaylı kopyalarını ve ekte yer alan değişikliklerin metnini MARPOL'ün tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;

6 Genel Sekreter'den, bu kararın ve ekinin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

EK

MARPOL EK VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

**(Yakıtın kükürt içeriğinin ve Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi'nin (EEDI)
örneklenmesi ve doğrulanması için prosedürler)**

Kural 1

Uygulama

- 1 Kural 1'in bütün metni aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu Ek'in hükümleri tüm gemiler için geçerlidir."

Kural 2

Tanımlar

- 2 Mevcut paragraf 51'den sonra, aşağıdaki 52 ila 56 arasındaki yeni paragraflar eklenmiştir:

"52 *Yakıtın kükürt içeriği*, Örgüt tarafından kabul edilebilir bir standarda göre test edildiği gibi, yakıt için % m/m olarak ölçülen kükürt konsantrasyonu anlamına gelir.¹

53 *Parlama noktası düşük yakıt*, değiştirilmiş şekliyle 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) Bölüm II-2 kural 4'teki paragraf 2.1.1 uyarınca izin verildenden daha düşük bir parlama noktasına sahip gaz veya sıvı yakıt anlamına gelir.

54 *MARPOL kapsamında teslim edilen numune*, bu Ek'teki kural 18.8.1'e uygun olarak teslim edilen yakıt numunesi anlamına gelir.

55 *Kullanımdaki numune*, bir gemide kullanılan yakıttan alınan numune anlamına gelir.

56 *Gemideki numune*, o gemide kullanılması amaçlanan veya kullanım için taşınan bir yakıt numunesi anlamına gelir."

Kural 14

Kükürt oksitler (SO_x) ve partikül madde

- 3 Mevcut paragraf 7'den sonra, aşağıdaki 8 ila 13 arasındaki yeni paragraflar eklenmiştir:

"Kullanımdaki ve gemideki yakıtlardan numune alımı ve testlerin gerçekleştirilmesi

8 Bir Tarafın yetkili makâmı, kullanımdaki veya gemideki yakıttan alınan numunenin analiz edilmesini şart koşarsa bu analiz, kullanılan yakıtın veya kullanım için taşınan yakıtın bu kuraldaki 1. veya 4. paragraflarda yer alan gereklilikleri karşıladığının belirlenmesi için bu Ek'in VI. İlahikasında belirtilen doğrulama prosedürüne uygun olarak yapılır. Kullanımdaki yakıttan numune alımı, Örgüt tarafından hazırlanan rehberler dikkate alınarak gerçekleştirilir.²

¹ Bkz. ISO 8754:2003 Petrol ürünleri – Kükürt içeriğinin belirlenmesi – Enerji dağıtım X-ışını floresan spektrometrisi.

Gemide taşınan yakıttan numune alımı, Örgüt tarafından hazırlanan rehberler³ dikkate alınarak gerçekleştirilir.

9 Alınan numune, yetkili makamın temsilcisi tarafından gemi temsilcisinin huzurunda kurulan özgün bir tanımlama yöntemi ile mühürlenir. Gemiye, numunenin bir örneğini saklama seçeneği sunulur.

Kullanımdaki yakıttan numune alma noktası

10 Bu Ek'in 5. ve 6. kurallarına tabi olan her gemi için, Örgüt tarafından hazırlanan rehberler dikkate alınarak gemide kullanılan yakıtın temsili numunelerinin alınması amacıyla numune alma noktası/noktaları yerleştirilir veya belirlenir.²

11 1 Nisan 2022 tarihinden önce inşa edilmiş bir gemi için, paragraf 10'da bahsedilen numune alma noktası/noktaları, 1 Nisan 2023 tarihinde veya sonrasında bu Ek'in 5.1.2 kuralında tanımlandığı şekilde ilk yenileme sözveyinden geç olmayacak şekilde yerleştirilir veya belirlenir.

12 Yukarıdaki 10. ve 11. paragrafların gereklilikleri, tahrik veya gemide çalıştırma için yanma gerçekleştirilmesi amacıyla parlama noktası düşük bir yakıtta uygun bir yakıt servisi sistemi için geçerli değildir.

13 Bir Taraf'ın yetkili makamı, uygun şekilde, gemide kullanılan yakıtın bu kurala uygun olduğunu doğrulamak için yakıttan temsili numune(ler) almak amacıyla donatılmış veya belirlenmiş numune alma noktasını/noktalarını kullanır. Taraf'ın yetkili makamı tarafından yakıt numunelerinin alınması, geminin gereksiz yere geciktirilmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılır."

Kural 18

Yakıtların ulaşılabilirliği ve kalitesi

4 Paragraf 8.2, aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"8.2 Bir Taraf temsili numunenin analiz edilmesini talep ederse bu, yakıtın bu Ek'in VI. lahasasının gerekliliklerini karşılayıp karşılamadığını belirlemek için Ek VI'de belirtilen doğrulama prosedürüne uygun olarak yapılır."

Kural 20

Elde Edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (elde edilen EEDI)

5 Mevcut paragraf 2'den sonra, aşağıdaki yeni paragraf 3 eklenmiştir:

"3 Bu Ek'in 21. kuralına tabi olan her gemi için, İdare veya İdare'nin usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş, gerekli ve elde edilen EEDI değerlerini ve ilgili bilgileri, Örgüt tarafından hazırlanmış rehberler⁴ dikkate alarak ve aşağıdaki zaman sınırlamalarına uyarak elektronik araçlarla Örgüte bildirir:

² Bkz. gemilerde kullanılan akaryakıtın küçürt içeriğinin doğrulanması için gemide numune alınmasına ilişkin 2019 tarihli Rehber (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

³ Bkz. bir gemide kullanılması veya kullanım için taşınması amaçlanan yakıttan gemide numune alınmasına ilişkin 2020 tarihli Rehber (MEPC.1/Circ.889).

⁴ Bkz. Örgüt tarafından tadil edildiği şekliyle Yeni gemiler için elde edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi'ni hesaplama yöntemine ilişkin 2018 tarihli Rehber. (MEPC.308(73) sayılı karar)

- .1 bu Ek'in 5.4 kuralı kapsamında öngörülen sürveyin tamamlanmasından sonraki 7 ay içerisinde; veya
- .2 1 Nisan 2022 tarihinden önce teslim edilen bir gemi için 1 Nisan 2022 tarihini takip eden 7 ay içerisinde."

Kural 21
Gerekli EEDI

6 Mevcut tablo 1 (EEDI referans çizgisine göre EEDI için azaltma faktörleri (yüzde olarak) ve ilgili dipnotlar aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

"

Gemi Tipi	Boyut	Aşama 0 1 Oca 2013 - 31 Ara 2014	Aşama 1 1 Oca 2015 - 31 Ara 2019	Aşama 2 1 Oca 2020 - 31 Mar 2022	Aşama 2 1 Oca 2020 - 31 Ara 2024	Aşama 3 1 Nis 2022 ve sonrası	Aşama 3 1 Oca 2025 ve sonrası
Dökme yük gemisi	20.000 DWT ve üzeri	0	10		20		30
	10.000 ve üzeri ancak 20.000 DWT'den az	-	0-10*		0-20*		0-30*
Gaz taşıyıcı	15.000 DWT ve üzeri	0	10	20		30	
	10.000 ve üzeri ancak 15.000 DWT'den az	0	10		20		30
	2.000 ve üzeri ancak 10.000 DWT'den az	-	0-10*		0-20*		0-30*
Tanker	20.000 DWT ve üzeri	0	10		20		30
	4.000 ve üzeri ancak 20.000 DWT'den az	-	0-10*		0-20*		0-30*
Konteyner gemisi	200.000 DWT ve üzeri	0	10	20		50	
	120.000 ve üzeri ancak 200.000 DWT'den az	0	10	20		45	
	80.000 ve üzeri ancak 120.000 DWT'den az	0	10	20		40	
	40.000 ve üzeri ancak 80.000 DWT'den az	0	10	20		35	
	15.000 ve üzeri ancak 40.000 DWT'den az	0	10	20		30	

Gemi Tipi	Boyut	Aşama 0 1 Oca 2013 – 31 Ara 2014	Aşama 1 1 Oca 2015 – 31 Ara 2019	Aşama 2 1 Oca 2020 – 31 Mar 2022	Aşama 2 1 Oca 2020 – 31 Ara 2024	Aşama 3 1 Nis 2022 ve sonrası	Aşama 3 1 Oca 2025 ve sonrası
	10.000 ve üzeri ancak 15.000 DWT'den az	-	0-10*	0-20*		15-30*	
Genel Yük gemileri	15.000 DWT ve üzeri	0	10	15		30	
	3.000 ve üzeri ancak 15.000 DWT'den az	-	0-10*	0-15*		0-30*	
Frigorifik	5.000 DWT ve üzeri	0	10		15		30
	3.000 ve üzeri ancak 5.000 DWT'den az	-	0-10*		0-15*		0-30*
Kombine taşıyıcı	20.000 DWT ve üzeri	0	10		20		30
	4.000 ve üzeri ancak 20.000 DWT'den az	-	0-10*		0-20*		0-30*
LNG taşıyıcı***	10.000 DWT ve üzeri	-	10**	20		30	
Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcısı)***	10.000 DWT ve üzeri	-	5**		15		30
Ro-ro yük gemisi***	2.000 DWT ve üzeri	-	5**		20		30
	1.000 ve üzeri ancak 2.000 DWT'den az	-	0-5*,**		0-20*		0-30*
Ro-ro yolcu gemisi***	1.000 DWT ve üzeri	-	5**		20		30
	250 ve üzeri ancak 1.000 DWT'den az	-	0-5*,**		0-20*		0-30*
Geleneksel olmayan tahrikli kruvaziyer yolcu gemisi***	85.000 GT ve üzeri	-	5**	20		30	
	25.000 ve üzeri ancak 85.000 GT'den az	-	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* Gemi boyutuna bağlı olarak iki değer arasında doğrusal olarak interpolasyon yapılacak indirgeme faktörü. İndirgeme faktörünün daha düşük değeri, daha küçük gemi boyutu için uygulanacaktır.

** Aşama 1, bu gemiler için 1 Eylül 2015'te başlamaktadır.

*** İndirgeme faktörü, kural 2'nin 43 paragrafında tanımlandığı gibi, 1 Eylül 2019'da veya sonrasında teslim edilen gemiler için geçerlidir.

Not: "-" işareti, gerekli EEDI'nın geçerli olmadığı anlamına gelir."

7 Tablo 2'de (Farklı gemi tipleri için referans değerlerin belirlenmesi için parametreler), Kural 2.25'te tanımlanan Gemi tipine karşılık gelen ilk satır aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"2.25 Dökme yük gemisi	961,79	DWT ≤ 279.000* ise geminin DWT'si DWT > 279.000* ise 279.000	0,477"
------------------------	--------	---	--------

Lahika I

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi (IAPP) Sertifikası Formu (Kural 8)

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası'na İlave (IAPP Belgesi) İnşa ve ekipman kaydı

8 Mevcut paragraf 2.3.3'ten sonra, aşağıdaki yeni paragraflar 2.3.4 ve 2.3.5 eklenmiştir:

"2.3.4 Gemi, kural 14.10 veya 14.11'e uygun olarak belirlenmiş numune alma noktalarına sahiptir□

2.3.5 Kural 14.12 uyarınca, kural 14.10 veya 14.11'e göre numune alma noktasının/noktalarının oluşturulması veya belirlenmesi gerekliliği, tahrik veya gemide çalıştırma için yanma gerçekleştirilmesi amacıyla düşük parlama noktalı bir yakıtta uygun bir yakıt servis sistemi için geçerli değildir
.....□"

Lahika VI

MARPOL Ek VI yakıt numuneleri için yakıt doğrulama prosedürü (kural 18.8.2)

9 Lahika VI'nin bütün metni aşağıdaki ile değiştirilmiştir:

"MARPOL Ek VI yakıt numunesi için doğrulama prosedürleri (kural 18.8.2 veya kural 14.8)

Aşağıdaki ilgili doğrulama prosedürü, bir gemiye teslim edilen, kullanımda olan veya bir gemide kullanılmak üzere taşınan yakıtın bu Ek'in 14. kuralındaki geçerli kükürt sınır değerini karşılayıp karşılamadığını belirlemek için kullanılır.

Bu Lahikada, aşağıdaki temsili MARPOL Ek VI yakıt numunelerine atıfta bulunulur:

Kısım 1 - Kural 18.8.1 uyarınca teslim edilen yakıt numunesi⁵ (buradan itibaren kural 2.54'te tanımlandığı gibi "MARPOL kapsamında teslim edilen numune" olarak anılacaktır).

⁵ Bkz. Revize edilmiş MARPOL Ek VI'e uygunluğun belirlenmesi için yakıttan numune alınma ilişkin 2009 tarihli Rehber (MEPC.182(59) sayılı karar) uyarınca alınan numuneler.

Kısım 2 - Kural 14.8 uyarınca gemide kullanılması veya kullanım için taşınması amaçlanan yakıt numunesi⁶ (buradan itibaren kural 2.55'te tanımlandığı gibi "kullanımdaki numune" ve kural 2.56'da tanımlandığı gibi "gemideki numune"⁷ olarak anılacaktır).

Kısım 1 - MARPOL kapsamında teslim edilen numune

1 Genel Gereklilikler

1.1 Kural 18.8.1'de öngörülen temsili yakıt numunesi (MARPOL kapsamında teslim edilen numune) bir gemiye teslim edilen yakıtın kükürt içeriğini doğrulamak için kullanılır.

1.2 Bir Taraf, yetkili makamı aracılığıyla doğrulama prosedürünü yönetir.

1.3 Bu ekte verilen kükürt test prosedürünü uygulayan bir laboratuvar, kullanılacak test yöntemi ile ilgili olarak geçerli akreditasyona⁸ sahiptir.

2 Doğrulama Prosedürü Kısım 1

2.1 MARPOL kapsamında teslim edilen numune, yetkili makam tarafından laboratuvara iletilir.

2.2 Laboratuvar:

- .1 mühür numarasının ve numune etiketinin ayrıntılarını test kaydına kaydeder;
- .2 numunenin alındığı anda mührünün durumunu test kaydına kaydeder; ve
- .3 teslim alınmadan önce mührü kırılan herhangi bir numuneyi reddeder ve bu ret işlemini test kaydına kaydeder.

2.3 MARPOL kapsamında teslim edilen numunenin mührü kırılmamışsa, laboratuvar doğrulama prosedürüne geçer ve:

- .1 numunenin mührünü açar;
- .2 numunenin tamamen homojenize edilmesini sağlar;
- .3 numuneden iki alt numune alır; ve
- .4 numuneyi yeniden mühürler ve yeniden mühürleme ayrıntılarını test kaydına kaydeder.

⁶ Gemilerde kullanılan yakıtın kükürt içeriğinin doğrulanması için gemide numune alınma ilişkine ilişkin 2019 tarihli Rehber (MEPC.1/Circ.864/Rev.1) uyarınca alınan numuneler.

⁷ Bkz. bir gemide kullanılması veya kullanım için taşınması amaçlanan yakıttan gemide numune alınma ilişkine ilişkin 2020 tarihli Rehber (MEPC.1/Circ.889).

⁸ Laboratuvar, ISO/IEC 17025:2017'ye ya da ISO 8754:2003'te belirtilen kükürt içeriği testinin gerçekleştirilmesi için eşdeğer bir standarda göre akredite edilecektir.

2.4 İki alt numune, bu Ek'te kural 2.52'de belirtilen test yöntemine göre art arda test edilir. Doğrulama prosedürü Kısım 1 kapsamında, test analizinin sonuçları '1A' ve '1B' olarak anılır:

- .1 '1A' ve '1B' sonuçları, test yönteminin gerekliliklerine uygun olarak test kaydına kaydedilir; ve
- .2 '1A' ve '1B' sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r)⁹ dahilinde ise, sonuçlar geçerli kabul edilir; veya
- .3 '1A' ve '1B' sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r) dahilinde değilse, her iki sonuç da reddedilir ve laboratuvar tarafından iki yeni alt numune alınarak test edilir. Numune şişesi, yeni alt numuneler alındıktan sonra yukarıdaki 2.3.4 paragrafına göre tekrar mühürlenir.
- .4 '1A' ve '1B' arasında tekrarlanabilirliği sağlamak için iki başarısızlık olması durumunda, bu başarısızlığın nedeni laboratuvar tarafından araştırılır ve numunenin tekrar test edilmesinden önce çözümlenir. Bu tekrarlanabilirlik sorununun çözümü için, paragraf 2.3 uyarınca iki yeni alt numune alınır. Numune, yeni alt numuneler alındıktan sonra yukarıdaki 2.3.4 paragrafına göre tekrar mühürlenir.

2.5 '1A' ve '1B' test sonuçları geçerli ise, bu iki sonucun ortalaması hesaplanır. Ortalama değer 'X' olarak adlandırılır ve test kaydına kaydedilir:

- .1 'X' sonucu, kural 14'te öngörülen geçerli sınıra eşit veya bundan düşükse, yakıtın gerekliliği karşıladığı kabul edilir; veya
- .2 'X' sonucu, kural 14'te öngörülen geçerli sınırdan yüksekse, yakıtın gerekliliği karşılamadığı kabul edilir.

Tablo 1: MARPOL kapsamında teslim edilen numune prosedürü Kısım 1'in özeti

Bu Ek'in 2.52 kuralında belirtilen test yöntemine göre		
Geçerli sınır % m/m: V	Sonuç 2.5.1: $X \leq V$	Sonuç 2.5.2: $X > V$
0,10	Gerekliliği karşıyor	Gerekliliği karşılamıyor
0,50		
	'X' sonucu, 2 ondalık basamakla bildirilmiştir	

2.6 Bu doğrulama prosedüründen elde edilen nihai sonuçlar, yetkili makam tarafından değerlendirilir.

⁹ ISO 4259:2017-2 uyarınca ve kullanılan test yönteminde tanımlandığı şekilde tekrarlanabilirlik (r) hesaplaması.

2.7 Laboratuvar, doğrulama prosedürünü yöneten yetkili makama test kaydının bir kopyasını sunar.

Kısım 2 – Kullanımdaki ve gemideki numuneler

3 Genel Gereklilikler

3.1 Kullanımdaki veya gemideki numune, uygun olduğu şekilde, numune alma noktasındaki yakıt numunesinin temsil ettiği şekilde yakıtın kükürt içeriğini doğrulamak için kullanılır.

3.2 Bir Taraf, yetkili makamı aracılığıyla doğrulama prosedürünü yönetir.

3.3 Bu ekte verilen kükürt test prosedürünü uygulayan bir laboratuvar, kullanılacak test yöntemi ile ilgili olarak geçerli akreditasyona¹⁰ sahiptir.

4 Doğrulama Prosedürü Kısım 2

4.1 Kullanımdaki veya gemideki numune, yetkili makam tarafından laboratuvara iletilir.

4.2 Laboratuvar:

- .1 mühür numarasının ve numune etiketinin ayrıntılarını test kaydına kaydeder;
- .2 numunenin alındığı anda mührünün durumunu test kaydına kaydeder; ve
- .3 teslim alınmadan önce mührü kırılan herhangi bir numuneyi reddeder ve bu ret işlemini test kaydına kaydeder.

4.3 MARPOL kapsamında teslim edilen numunenin mührü kırılmamışsa, laboratuvar doğrulama prosedürüne geçer ve:

- .1 numunenin mührünü açar;
- .2 numunenin tamamen homojenize edilmesini sağlar;
- .3 numuneden iki alt numune alır; ve
- .4 numuneyi yeniden mühürlüyor ve yeniden mühürleme ayrıntılarını test kaydına kaydeder.

4.4 İki alt numune, bu Ek'te kural 2.52'de belirtilen test yöntemine göre art arda test edilir. Doğrulama prosedürü Kısım 2 kapsamında, elde edilen sonuçlar '2A' ve '2B' olarak anılır.

¹⁰ Laboratuvar, ISO/IEC 17025:2017'ye ya da ISO 8754:2003'te belirtilen kükürt içeriği testinin gerçekleştirilmesi için eşdeğer bir standarda göre akredite edilecektir.

- .1 '2A' ve '2B' sonuçları, test yönteminin gerekliliklerine uygun olarak test kaydına kaydedilir; ve
- .2 '2A' ve '2B' sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r)¹¹ dahilinde ise, sonuçlar geçerli kabul edilir; veya
- .3 '2A' ve '2B' sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r) dahilinde değilse, her iki sonuç da reddedilir ve laboratuvar tarafından iki yeni alt numune alınarak test edilir. Numune şişesi, yeni alt numuneler alındıktan sonra paragraf 4.3.4'e göre tekrar mühürlenir; ve
- .4 '2A' ve '2B' arasında tekrarlanabilirliği sağlamak için iki başarısızlık olması durumunda, bu başarısızlığın nedeni laboratuvar tarafından araştırılır ve numunenin tekrar test edilmesinden önce çözümlenir. Bu tekrarlanabilirlik sorununun çözümü için, paragraf 4.3 uyarınca iki yeni alt numune alınır. Numune, yeni alt numuneler alındıktan sonra yukarıdaki 4.3.4 paragrafına göre tekrar mühürlenir.

4.5 '2A' ve '2B' test sonuçları geçerli ise, bu iki sonucun ortalaması hesaplanır. Ortalama değer 'Z' olarak adlandırılır ve test kaydına kaydedilir:

- .1 'Z', kural 14'te öngörülen geçerli sınıra eşit veya bundan düşükse, test edilen numunenin temsil ettiği şekilde yakıtın kükürt içeriğinin gerekliliği karşıladığı kabul edilir;
- .2 'Z', kural 14'te öngörülen geçerli sınırdan büyükse, ancak bu geçerli sınır + 0,59R'den (R, test yönteminin tekrarlanabilirliğidir) küçük veya buna eşitse,¹² test edilen numunenin temsil ettiği şekilde yakıtın kükürt içeriğinin gerekliliği karşıladığı kabul edilir; veya
- .3 'Z', kural 14'te öngörülen geçerli sınır + 0,59R'den büyükse, test edilen numunenin temsil ettiği şekilde yakıtın kükürt içeriğinin gerekliliği karşılamadığı kabul edilir.

Tablo 2: Kullanımdaki veya gemideki yakıttan numune alım prosedürünün özeti¹³

Bu Ek'in 2.52 kuralında belirtilen test yöntemine göre				
Geçerli sınır % m/m: V	Test marjı değeri: W	Sonuç 4.5.1: $Z \leq V$	Sonuç 4.5.2: $V < Z \leq W$	Sonuç 4.5.3: $Z > W$
0,10	0,11	Gerekliliği karşılıyor	Gerekliliği karşılıyor	Gerekliliği karşılamıyor
0,50	0,53			
		Z sonucunu, 2 ondalık basamakla bildirmiştir		

- 11 ISO 4259:2017-2 uyarınca ve kullanılan test yönteminde tanımlandığı şekilde tekrarlanabilirlik (r) hesaplaması.
- 12 ISO 4259:2017-2 uyarınca ve kullanılan test yönteminde tanımlandığı şekilde tekrarlanabilirlik (R) hesaplaması.
- 13 Şirket veya diğer kuruluşlar tarafından gerçekleştirilen testlerin sonuçları MARPOL sürecinin dışındadır ve bu nedenle alıcıdan alınan numunelerle ilgili olarak ISO 4259:2017-2'de belirtilen yaklaşım içinde değerlendirilmelidir.

4.6 Bu doğrulama prosedüründen elde edilen nihai sonuçlar, yetkili makam tarafından değerlendirilir.

4.7 Laboratuvar, doğrulama prosedürünü yöneten yetkili makama test kaydının bir kopyasını sunar."

ANNEX 1

**RESOLUTION MEPC.324(75)
(adopted on 20 November 2020)**

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS,
1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO**

Amendments to MARPOL Annex VI

**(Procedures for sampling and verification of the sulphur content of fuel oil and
the Energy Efficiency Design Index (EEDI))**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

RECALLING FURTHER that MEPC.1/Circ.882 had requested the Parties to apply the amendments to appendix VI of MARPOL Annex VI related to the verification procedure for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or regulation 14.8) in advance of their entry into force,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-fifth session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning procedures for sampling and verification of the sulphur content of fuel oil and the Energy Efficiency Design Index (EEDI), which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 October 2021 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 April 2022 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 INVITES ALSO the Parties to consider the early application of the annexed amendments;

5 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

6 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

(Procedures for sampling and verification of the sulphur content of fuel oil and the Energy Efficiency Design Index (EEDI))

Regulation 1

Application

- 1 The full text of regulation 1 is replaced by the following:

"The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise."

Regulation 2

Definitions

- 2 New paragraphs 52 to 56 are inserted after paragraph 51, as follows:

"52 *Sulphur content of fuel oil* means the concentration of sulphur in a fuel oil, measured in % m/m as tested in accordance with a standard acceptable to the Organization.¹

53 *Low-flashpoint fuel* means gaseous or liquid fuel oil having a flashpoint lower than otherwise permitted under paragraph 2.1.1 of regulation 4 of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended.

54 *MARPOL delivered sample* means the sample of fuel oil delivered in accordance with regulation 18.8.1 of this Annex.

55 *In-use sample* means a sample of fuel oil in use on a ship.

56 *On board sample* means a sample of fuel oil intended to be used or carried for use on board that ship."

Regulation 14

Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter

- 3 New paragraphs 8 to 13 and associated headings are inserted after existing paragraph 7 as follows:

"In-use and onboard fuel oil sampling and testing

8 If the competent authority of a Party requires the in-use or onboard sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil being used or carried for use on board meets the requirements in paragraph 1 or paragraph 4 of this regulation. The in-use sample shall be drawn taking into account the guidelines

¹ Refer to ISO 8754:2003 Petroleum products – Determination of sulphur content – Energy-dispersive X-ray fluorescence spectrometry.

developed by the Organization.² The onboard sample shall be drawn taking into account the guidelines developed by the Organization.³

9 The sample shall be sealed by the representative of the competent authority with a unique means of identification installed in the presence of the ship's representative. The ship shall be given the option of retaining a duplicate sample.

In-use fuel oil sampling point

10 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, sampling point(s) shall be fitted or designated for the purpose of taking representative samples of the fuel oil being used on board the ship taking into account the guidelines developed by the Organization.²

11 For a ship constructed before 1 April 2022, the sampling point(s) referred to in paragraph 10 shall be fitted or designated not later than the first renewal survey as identified in regulation 5.1.2 of this Annex on or after 1 April 2023.

12 The requirements of paragraphs 10 and 11 above are not applicable to a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship.

13 The competent authority of a Party shall, as appropriate, utilize the sampling point(s) which is(are) fitted or designated for the purpose of taking representative sample(s) of the fuel oil being used on board in order to verify that the fuel oil complies with this regulation. Taking fuel oil samples by the competent authority of the Party shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed."

Regulation 18

Fuel oil availability and quality

4 Paragraph 8.2 is replaced by the following:

"8.2 If a Party requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil meets the requirements of this Annex."

Regulation 20

Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)

5 A new paragraph 3 is added after existing paragraph 2, as follows:

"3 For each ship subject to regulation 21 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall report to the Organization the required and attained EEDI values and relevant information, taking into account the guidelines developed by the Organization,⁴ via electronic communication:

² Refer to the 2019 *Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships* (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

³ Refer to the 2020 *Guidelines for on board sampling of fuel oil intended to be used or carried for use on board a ship* (MEPC.1/Circ.889).

⁴ Refer to the 2018 *Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships* (resolution MEPC.308(73)), as amended by the Organization.

- .1 within 7 months of completing the survey required under regulation 5.4 of this Annex; or
- .2 within 7 months following 1 April 2022 for a ship delivered prior to 1 April 2022.*

Regulation 21
Required EEDI

6 The existing table 1 (Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI reference line) and the associated footnotes are replaced by the following:

Ship Type	Size	Phase 0	Phase 1	Phase 2	Phase 2	Phase 3	Phase 3
		1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	1 Jan 2020 – 31 Mar 2022	1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	1 Apr 2022 and onwards	1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Gas carrier	15,000 DWT and above	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0	10		20		30
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Containership	200,000 DWT and above	0	10	20		50	
	120,000 and above but less than 200,000 DWT	0	10	20		45	
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	0	10	20		40	
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	0	10	20		35	
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	0	10	20		30	

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Mar 2022	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Apr 2022 and onwards	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
General Cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15		30	
	3,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10		15		30
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
LNG carrier***	10,000 DWT and above	n/a	10**	20		30	
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)***	10,000 DWT and above	n/a	5**		15		30
Ro-ro cargo ship***	2,000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Ro-ro passenger ship***	1,000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	250 and above but less than 1,000 DWT	n/a	0-5*,**		0-20*		0-30*
Cruise passenger ship*** having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	n/a	5**	20		30	
	25,000 and above but less than 85,000 GT	n/a	0-5*,**	0-20*		0-30*	

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

** Phase 1 commences for those ships on 1 September 2015.

*** Reduction factor applies to those ships delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 43 of regulation 2.

Note: n/a means that no required EEDI applies. ¹¹

7 In table 2 (Parameters for determination of reference values for the different ship types), the first row corresponding to Ship type defined in regulation 2.25 is replaced by the following:

"2.25 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship where DWT≤279,000 279,000 where DWT > 279,000	0.477"
--------------------	--------	--	--------

Appendix I
Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (Regulation 8)

Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate)
Record of construction and equipment

8 New paragraphs 2.3.4 and 2.3.5 are inserted after paragraph 2.3.3 as follows:

"2.3.4 The ship is fitted with designated sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11.....

2.3.5 In accordance with regulation 14.12, the requirement for fitting or designating sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11 is not applicable for a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship
.....

Appendix VI
Fuel verification procedure for MARPOL Annex VI fuel oil samples (regulation 18.8.2)

9 The full text of appendix VI is replaced by the following:

"Verification procedures for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or regulation 14.8)

The following relevant verification procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to, in use or carried for use on board a ship has met the applicable sulphur limit of regulation 14 of this Annex.

This appendix refers to the following representative MARPOL Annex VI fuel oil samples:

Part 1 – sample of fuel oil delivered⁵ in accordance with regulation 18.8.1, hereafter referred to as the "MARPOL delivered sample" as defined in regulation 2.54.

⁵ Samples taken in accordance with the 2009 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with the revised MARPOL Annex VI (resolution MEPC.182(59)).

Part 2 – sample of fuel oil in use,⁶ intended to be used or carried for use on board in accordance with regulation 14.8, hereafter referred to as the "in-use sample" as defined in regulation 2.55 and "onboard sample"⁷ as defined in regulation 2.56.

Part 1 – MARPOL delivered sample

1 General Requirements

1.1 The representative sample of the fuel oil, which is required by regulation 18.8.1 (the MARPOL delivered sample) shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil delivered to a ship.

1.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

1.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation⁸ in respect of the test method to be used.

2 Verification Procedure Part 1

2.1 The MARPOL delivered sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

2.2 The laboratory shall:

- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- .2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and
- .3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

2.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

- .1 unseal the sample;
- .2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;
- .3 draw two subsamples from the sample; and
- .4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.

⁶ Samples taken in accordance with the 2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

⁷ Refer to the 2020 Guidelines for on board sampling of fuel oil intended to be used or carried for use on board a ship (MEPC.1/Circ.889).

⁸ The laboratory is to be accredited to ISO/IEC 17025:2017 or an equivalent standard for the performance of the given sulphur content test ISO 8754:2003.

2.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.52 of this Annex. For the purposes of this Part 1 verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as '1A' and '1B':

- .1 results '1A' and '1B' shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method; and
- .2 if the results of '1A' and '1B' are within the repeatability (r)⁹ of the test method, the results shall be considered valid; or
- .3 if the results '1A' and '1B' are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken.
- .4 in the case of two failures to achieve repeatability between '1A' and '1B', the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 2.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken.

2.5 If the test results of '1A' and '1B' are valid, an average of these two results shall be calculated. The average value shall be referred to as 'X' and shall be recorded on the test record:

- .1 if the result 'X' is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have met the requirement; or
- .2 if the result 'X' is greater than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have not met the requirement.

Table 1: Summary of Part 1 MARPOL delivered sample procedure

On the basis of the test method referred to in regulation 2.52 of this Annex		
Applicable limit % m/m: V	Result 2.5.1: $X \leq V$	Result 2.5.2: $X > V$
0.10	Met the requirement	Not met the requirement
0.50		
Result 'X' reported to 2 decimal places		

2.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.

⁹ Repeatability (r) calculation in accordance with ISO 4259:2017-2 and as defined in the test method used.

2.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

Part 2 – In-use and onboard samples

3 General Requirements

3.1 The in-use or onboard sample, as appropriate, shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil as represented by that sample of fuel oil at the point of sampling.

3.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

3.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation¹⁰ in respect of the test method to be used.

4 Verification Procedure Part 2

4.1 The in-use or onboard sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

4.2 The laboratory shall:

- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- .2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and
- .3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

4.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

- .1 unseal the sample;
- .2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;
- .3 draw two subsamples from the sample; and
- .4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.

4.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.52 of this Annex. For the purposes of this Part 2 verification procedure, the results obtained shall be referred to as '2A' and '2B':

¹⁰ The laboratory is to be accredited to ISO/IEC 17025:2017 or an equivalent standard for the performance of the given sulphur content test ISO 8754:2003.

- .1 results '2A' and '2B' shall be recorded on the test record in accordance with requirements of the test method; and
- .2 if the results of '2A' and '2B' are within the repeatability (r)¹¹ of the test method, the results shall be considered valid; or
- .3 if the results of '2A' and '2B' are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken; and
- .4 in the case of two failures to achieve repeatability between '2A' and '2B', the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 4.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken.

4.5 If the test results of '2A' and '2B' are valid, an average of these two results shall be calculated. That average value shall be referred to as 'Z' and shall be recorded on the test record:

- .1 if 'Z' is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement;
- .2 if 'Z' is greater than the applicable limit required by regulation 14 but less than or equal to that applicable limit + 0.59R (where R is the reproducibility of the test method),¹² the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement; or
- .3 if 'Z' is greater than the applicable limit required by regulation 14 + 0.59R, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have not met the requirement.

Table 2: Summary of in-use or onboard sample procedure¹³

On the basis of the test method referred to in regulation 2.52 of this Annex				
Applicable limit %m/m: V	Test margin value: W	Result 4.5.1: $Z \leq V$	Result 4.5.2: $V < Z \leq W$	Result 4.5.3: $Z > W$
0.10	0.11	Met the requirement	Met the requirement	Not met the requirement
0.50	0.53			
Result 'Z' reported to 2 decimal places				

¹¹ Repeatability (r) calculation in accordance with ISO 4259:2017-2 and as defined in the test method used.

¹² Reproducibility (R) calculation in accordance with ISO 4259:2017-2 and as defined in the test method used.

¹³ Results of testing undertaken by the Company or other entities are outside the MARPOL process and hence should be considered within the approach given by ISO 4259:2017-2 regarding recipient drawn samples.

4.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.

4.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure."

EK 1

MEPC.328(76) SAYILI KARAR

**1978 TARİHLİ İLGİLİ PROTOKOL İLE DEĞİŞTİRİLDİĞİ HALIYLA 1973 TARİHLİ GEMİLERDEN
KAYNAKLANAN KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMEDE
DEĞİŞİKLİK YAPAN 1997 TARİHLİ PROTOKOLÜN EKİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER**

2021 Revize MARPOL Ek VI

DENİZ ÇEVRESİNİ KORUMA KOMİTESİ,

Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin uluslararası sözleşmelerle kendisine verilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Komite) işlevlerine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmesinin 38(a) Maddesini HATIRLATARAK,

AYRICA, ilgili 1978 ve 1997 tarihli Protokollerle değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL), değişiklik prosedürünü açıklayan ve Örgütün ilgili organına, Taraflarca kabul edilmek üzere yapılan değişiklikleri değerlendirme görevini veren 16. maddesini HATIRLATARAK,

AYRICA Komitenin yetmiş ikinci oturumunda, *gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin İlk IMO Stratejisine* ilişkin MEPC.304(72) sayılı kararı kabul ettiğini HATIRLATARAK,

Yetmiş altıncı oturumunda, uluslararası deniz taşımacılığının karbon yoğunluğunun azaltılmasına yönelik zorunlu hedef bazlı teknik ve operasyonel önlemlere ve insansız kendinden tahrikli olmayan (UNSP) mavnaların belirli sörvey ve sertifikasyon şartlarından muaf tutulmasına ilişkin olarak MARPOL Ek VI'da önerilen ve MARPOL madde 16(2)(a) uyarınca dolaşıma sokulan değişiklikleri DİKKATE ALARAK,

AYRICA, yetmiş altıncı oturumunda, MARPOL Ek VI için önerilen değişikliklerin gelişmekte olan ülkeler, özellikle en az gelişmiş ülkeler (EAGÜ) ve gelişmekte olan küçük ada devletleri (GKAD) dahil olmak üzere Devletler üzerindeki etkilerinin kapsamlı bir değerlendirmesini de DİKKATE ALARAK, *

1 MARPOL madde 16(2)(d) uyarınca metni mevcut kararın ekinde verilen MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikleri KABUL EDER;

2 MARPOL madde 16(2)(f)(iii) uyarınca, 1 Mayıs 2022'den önce Sözleşmenin Taraf Devletlerinin üçte birinden fazlası veya toplam ticaret filoları, dünyadaki ticaret filosunun brüt tonajının en az yüzde 50'sini oluşturan Taraf Devletler tarafından bu değişikliklere herhangi bir itiraz bildirilmediği sürece bu değişikliklerin 1 Mayıs 2022'de kabul edilmiş sayılacağını BELİRLER;

3 Taraf Devletleri, MARPOL madde 16(2)(g)(ii) uyarınca, MARPOL Ek VI'da yapılan değişikliklerin yukarıda bulunan 2. paragrafa uygun olarak kabul edilmesi üzerine 1 Kasım 2022'de yürürlüğe gireceğini belirtmeye DAVET EDER;

4 AYRICA Tarafları bir Karbon Yoğunluğu Kodunun oluşturulmasını mümkün olan en kısa sürede değerlendirmeye ve başlatmaya DAVET EDER;

* MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68 ve MEPC 76/INF.68/Ek 1, Ek 2 ve Ek 3 belgelerinde belirtildiği gibi.

- 5 MARPOL Ek VI'da yapılan değişikliklerin 25.3 ve 28.11 numaralı kurallarında belirtilen kontrol maddelerini dikkate alarak, Örgütü, ilgili kontrolleri mümkün olduğunca erken başlatmaya DAVET EDER;
- 6 AYRICA Örgütü, gerekli düzenlemelerin yapılabilmesi için başta EAGÜ ve GKAD'nin ihtiyaçlarını dikkate alarak MARPOL Ek VI'da yapılan söz konusu değişikliklerin Devletler üzerindeki etkilerini değerlendirmeye DAVET EDER;
- 7 *Aday tedbirlerin Devletler üzerindeki etkilerini değerlendirme Prosedürünü* (MEPC.1/Circ.885) ve kısa vadeli önlemin etki değerlendirmesine ilişkin görev tanımını dikkate alarak, gelecekteki etki değerlendirmelerini gerçekleştirme prosedürünü iyileştirmek amacıyla MARPOL Ek VI'da yapılan değişikliklerin kapsamlı etki değerlendirmesinden çıkarılan dersler uygulaması yapmayı KABUL EDER;[†]
- 8 Tarafları, yukarıda bahsedilen değişikliklerin erkenden uygulanmasını değerlendirmeye TEŞVİK EDER;
- 9 Genel Sekreterden, MARPOL madde 16(2)(e) kapsamında, bu kararın onaylı suretlerini ve ekte yer alan MARPOL Ek VI'da yapılan değişikliklerin metnini Sözleşmenin tüm Taraf Devletlerine iletmesini TALEP EDER;
- 10 Genel Sekreterden, bu kararın ve ekinin kopyalarını, MARPOL'e Taraf olmayan Örgüt Üyelerine iletmesini AYRICA TALEP EDER.

[†] MEPC 76'dan (MEPC 75/18, ek 6) önce kısa vadeli önlemin kapsamlı bir etki değerlendirmesinin gerçekleştirilmesine yönelik görev tanımı ve düzenlemelerde belirtildiği gibi.

EK

MARPOL EK VI

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN KURALLAR

Bölüm 1 — Genel

Kural 1

Uygulama

Aksi açıkça belirtilmedikçe, bu Ek'in hükümleri tüm gemiler için geçerlidir.

Kural 2

Tanımlar

1 Bu Ek kapsamında:

- .1 *Ek*, yapılan değişikliklerin bu Sözleşmenin 16. maddesi hükümleri uyarınca kabul edilmesi ve yürürlüğe koyulması şartıyla, ilgili 1978 tarihli Protokol ve 1997 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmedeki (MARPOL) Ek VI anlamına gelir.
- .2 *Benzer bir inşa aşaması*, şu aşama anlamına gelir:
 - .1 belirli bir gemi için tanımlanabilir inşa sürecinin başladığı aşama ve
 - .2 geminin en az 50 tonluk veya daha azsa tüm yapısal malzemelerin tahmini kütlelerinin %1'inden oluşan kısmının montajının başladığı aşama.
- .3 *Yıl dönümü tarihi*, her yıl Uluslararası Hava Kirliliği Önleme Belgesinin sona erdiği tarihe denk gelen ay ve günü ifade eder.
- .4 *Denetim*, denetim kriterlerinin ne ölçüde karşılandığını belirlemek amacıyla denetim kanıtları elde etmek ve bunları objektif olarak değerlendirmek için yürütülen sistematik, bağımsız ve belgelenmiş bir süreç anlamına gelir.
- .5 *Denetim Planı*, Örgüt tarafından hazırlanmış yönergelerin dikkate alındığı ve Örgüt tarafından oluşturulan IMO Üye Devlet Denetim Planı anlamına gelir¹.
- .6 *Denetim Standardı*, Uygulama Kodu anlamına gelir.
- .7 *Yardımcı kontrol tertibatı*, motoru ve/veya yardımcı ekipmanlarını hasar veya arızaya neden olabilecek çalışma koşullarına karşı korumak için kullanılan veya motorun çalıştırılmasını kolaylaştırmak için kullanılan, bir dizel deniz motoruna takılmış bir sistem, işlev veya kontrol stratejisi anlamına gelir. Bir yardımcı kontrol tertibatı, aynı zamanda, bir beyin tertibatı olmadığı yeterli bir şekilde kanıtlanmış bir strateji veya önlem de olabilir.

¹ Bkz. IMO Üye Devlet Denetim Planına İlişkin Çerçeve ve Prosedürler (A.1067(28) sayılı karar).

- .8 *Uygulama Kodu*, Örgüt tarafından A.1070(28) sayılı kararla kabul edilen IMO Belgeleri Uygulama Kodu (III Kodu) anlamına gelir.
- .9 *Sürekli besleme*, yakma fırını normal çalışma konumunda ve yanma odası çalışma sıcaklığı 850°C ile 1.200°C arasındayken, insan müdahalesi olmaksızın yanma odasına atık verilmesi işlemini ifade eder.
- .10 *Beyin tertibatı*, kullanımı uygulanan emisyon belgelendirme test prosedürlerine önemli ölçüde dahil edilmediği sürece, normal kullanım sırasında karşılaşılan koşullar altında emisyon kontrol sisteminin etkinliğinin azaltılması için herhangi bir bileşenin veya emisyon kontrol sisteminin fonksiyonlarının çalışmasını veya işlevini etkinleştirmek, modüle etmek, geciktirmek veya devre dışı bırakmak amacıyla çalışma değişkenlerini (örneğin motor hızı, sıcaklık, emme basıncı veya herhangi bir başka parametre) ölçen, algılayan ve bunlara uygun yanıt veren bir tertibat anlamına gelir.
- .11 *Elektronik Kayıt Defteri*, fiziksel bir kayıt defteri yerine bu Ek kapsamında öngörüldüğü şekilde, deşarj, aktarım ve diğer işlemler için gerekli kayıtların elektronik olarak girilmesi için kullanılan ve İdare tarafından onaylanan bir cihaz veya sistem anlamına gelir.²
- .12 *Emisyon*, Bu Ek uyarınca kontrole tabi olan maddelerin gemilerden atmosfere veya denize salınmasını ifade eder.
- .13 *Emisyon kontrol alanı*, NO_x veya SO_x ve partikül maddelerden veya her üç emisyon türünden kaynaklanan hava kirliliğini ve bunların insan sağlığı ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek için gemilerden kaynaklanan emisyonlara ilişkin özel zorunlu önlemlerin alınmasının gerekli olduğu bir alan anlamına gelir. Emisyon kontrol alanları, bu Ek'in 13. ve 14. kurallarında listelenen veya bu kurallarda belirtilen alanları içerir.
- .14 *Yakıt*, gaz, damıtılmış ve artık yakıtlar dahil olmak üzere, bir gemide tahrik veya operasyon için kullanılması tasarlanan herhangi bir yakıt anlamına gelir.
- .15 *Gros Ton*, 1969 tarihli Gemilerin Tonajının Ölçülmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme veya sonrasındaki herhangi bir ardıl Sözleşmede yer alan tonaj ölçüm kurallarına göre hesaplanan brüt tonaj anlamına gelir.
- .16 *Kullanımdaki numune*, bir gemide kullanılan yakıttan alınan numune anlamına gelir.
- .17 Bu Ek'in 12. kuralı kapsamında *kurulumlar*, sistemlerin, portatif yangın söndürücüler de dahil olmak üzere ekipmanların, yalıtımın veya diğer malzemelerin gemi üzerinde kurulumu anlamına gelir, ancak önceden kurulmuş sistemlerin, ekipmanların, yalıtımın veya diğer malzemelerin onarımını veya yeniden doldurulmasını veya portatif yangın söndürücülerin yeniden doldurulmasını içermez.

² Bkz. MARPOL kapsamında elektronik kayıt defterlerinin kullanımına ilişkin Yönergeler (MEPC.312(74) sayılı karar).

- .18 *Kurulu*, portatif bir yardımcı deniz dizel motoru da dahil olmak üzere, yalnızca yakıt ikmal, soğutma veya egzoz sisteminin geminin ayrılmaz bir parçası olması durumunda, bir gemiye takılmış veya takılması amaçlanan bir deniz dizel motoru anlamına gelir. Bir yakıt ikmal sistemi, yalnızca gemiye kalıcı olarak takılmışsa geminin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilir. Bu tanım, geminin kurulu güç kapasitesini desteklemek veya artırmak için kullanılan ve geminin ayrılmaz bir parçası olması amaçlanan bir deniz dizel motorunu da kapsar.
- .19 *İrrasyonel emisyon kontrol stratejisi*, gemi normal kullanım koşulları altında çalıştırıldığında, bir emisyon kontrol sisteminin etkinliğini, geçerli emisyon test prosedürlerinde beklenen seviyenin altına düşüren herhangi bir strateji veya önlem anlamına gelir.
- .20 *Düşük parlama noktalı yakıt*, değiştirilmiş şekliyle 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) Bölüm II/2 kural 4'teki paragraf 2.1.1 uyarınca izin verilenden daha düşük bir parlama noktasına sahip gaz veya sıvı yakıt anlamına gelir.
- .21 *Deniz dizel motoru*, uygulandığı takdirde güçlendirici/bileşik sistemler de dahil olmak üzere, bu Ek'in 13. kuralının geçerli olduğu, sıvı veya çift yakıtlı çalışan herhangi bir pistonlu içten yanmalı motor anlamına gelir. Ayrıca, 1 Mart 2016 veya sonrasında inşa edilmiş bir gemiye takılan gaz yakıtlı bir motor veya bu tarihte veya daha sonra kurulan gaz yakıtlı ilave bir motor veya özdeş olmayan yedek bir motor da dizel deniz motoru olarak kabul edilir.
- .22 MARPOL kapsamında teslim edilen numune, bu Ek'teki kural 18.8.1'e uygun olarak teslim edilen yakıt numunesi anlamına gelir.
- .23 *NO_x Teknik Kodu*, değişikliklerin bu Sözleşmenin 16. maddesinin hükümleri uyarınca kabul edilmesi ve yürürlüğe girmesi şartıyla, Örgüt tarafından değiştirildiği şekliyle 1997 tarihli MARPOL Konferansının 2 sayılı kararı ile kabul edilen Dizel Deniz Motorlarından Kaynaklanan Azot Oksit Emisyonunun Kontrolüne İlişkin Teknik Kod anlamına gelir.
- .24 *Gemideki numune*, o gemide kullanılması amaçlanan veya kullanım için taşınan bir yakıt numunesi anlamına gelir.
- .25 *Ozon inceltici maddeler*, bu Ek'in uygulandığı veya yorumlandığı tarihte yürürlükte olan, 1987 tarihli Ozon Tabakasını İncelten Maddelere İlişkin Montreal Protokolünün 1. maddesinin 4. paragrafında tanımlanan ve söz konusu Protokolün A, B, C veya E Ek'inde listelenen kontrollü maddeler anlamına gelir.

Gemide bulunabilecek ozon inceltici maddeler arasında şunlar yer alır:

Halon 1211	Bromoklorodiflorometan
Halon 1301	Bromotriflorometan
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafloroetan (Halon 114B2 olarak da bilinir)
CFC-11	Trikloroflorometan
CFC-12	Diklorodiflorometan
CFC-113	1,1,2-Trikloro-1,2,2-trifloroetan
	1,2-Dikloro-1,1,2,2-tetrafloroetan

CFC-114
CFC-115 Kloropentafloroetan

- .26 *Gemide atık yakımı*, geminin normal çalışması sırasında ortaya çıkan atık veya diğer maddelerin yakılması anlamına gelir.
- .27 *Gemi atık yakma fırını*, atık yakma amacı için tasarlanmış bir gemi tesisi anlamına gelir.
- .28 *İnşa edilmiş gemiler*, omurgaları yerleştirilmiş olan veya benzeri bir inşa aşamasında olan gemiler anlamına gelir.
- .29 *Atık yağ*, yakıt veya yağlama yağı ayırıcılarından çıkan yağ, ana veya yardımcı makinelerden çıkan atık yağlama yağı veya sintine suyu ayırıcıları, yağ filtreleme ekipmanları veya damlama tavasından çıkan atık yağ anlamına gelir.
- .30 *Yakıtın kükürt içeriği*, Örgüt tarafından kabul edilebilir bir standarda göre test edildiği gibi, yakıt için % k/k olarak ölçülen kükürt konsantrasyonu anlamına gelir.³
- .31 Bu Ek'teki kural 15 kapsamında *Tanker*, bu Sözleşmede Ek I'in 1. kuralında tanımlandığı şekilde bir petrol tankeri veya bu Sözleşmede Ek II'nin 1. kuralında tanımlandığı gibi bir kimyasal tankeri anlamına gelir.
- .32 İnsansız kendinden tahrikli olmayan (UNSP) mavna, şu özelliklere sahip bir mavna anlamına gelir:
- .1 mekanik yollarla tahrik edilmeyen;
 - .2 bu Ek kapsamında düzenlenen emisyon üretebilecek herhangi bir sistem, ekipman ve/veya makineye sahip olmayan ve
 - .3 üzerinde insan veya canlı hayvan olmayan.

2 Bölüm 4 kapsamında:

- .1 *1 Eylül 2019'da veya sonrasında teslim edilen gemi*, şu anlama gelir:
- .1 inşa sözleşmesi 1 Eylül 2015 veya sonrasında imzalanmış olan bir gemi veya
 - .2 bir inşa sözleşmesi yoksa, 1 Mart 2016'da veya sonrasında omurgası yerleştirilen veya benzer bir inşa aşamasında olan bir gemi veya
 - .3 1 Eylül 2019 tarihinde veya sonrasında teslim edilen bir gemi.
- .2 Elde edilen yıllık operasyonel CII, bu Ek'teki 26 ve 28. kuralara uygun olarak tek bir gemi tarafından elde edilen operasyonel karbon yoğunluğu göstergesi değeridir.

³ Bkz. ISO 8754:2003 Petrol ürünleri – Kükürt içeriğinin belirlenmesi – Enerji dağılımı X-ışını floresan spektrometrisi.

- .3 *Elde edilen EEDI*, bu Ek'in 22. kuralına uygun olarak tek bir gemi tarafından elde edilen EEDI değeridir.
- .4 *Elde edilen EEXI*, bu Ek'in 23. kuralına uygun olarak tek bir gemi tarafından elde edilen EEXI değeridir.
- .5 *Dökme yük gemisi*, 1974 tarihli Denizde Can Emniyet Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) bölüm XII'deki kural 1'de tanımlandığı gibi cevher taşıma gemilerini içeren ancak kombine taşıyıcıları içermeyen, kuru yükleri dökme olarak taşımasını tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.
- .6 *Takvim yılı*, 1 Ocak ile 31 Aralık arasındaki dönem anlamına gelir.
- .7 *Kombine taşıyıcı*, dökme olarak hem sıvı hem de kuru yük ile %100 ölü ağırlık yüklemek üzere tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.
- .8 *Şirket*, geminin sahibi veya geminin işletilmesine ilişkin sorumluluğu gemi sahibinden devralmış olan ve bu sorumluluk kapsamında, değiştirildiği haliyle Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Yönetim Kodunda öngörülen bütün görev ve sorumlulukları üstlenmeyi kabul etmiş olan müdür veya gemi işletme müteahhidi gibi herhangi bir kişi veya kuruluş anlamına gelir.
- .9 *Konteyner gemisi*, ambarlarda ve güvertede konteynerlerin taşınması için özel olarak tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.
- .10 Bölüm 4 kapsamında klasik *tahrik*, ana pistonlu içten yanmalı motorların ana itici gücü sağladığı ve doğrudan veya bir şanzıman aracılığıyla bir tahrik miline bağlı olduğu bir tahrik yöntemi anlamına gelir.
- .11 Bölüm 4 kapsamında *kruvaziyer yolcu gemisi*, bir deniz yolculuğunda geceleri konaklayan yolcuların ticarî olarak taşınması için özel olarak tasarlanmış, yük güvertesi olmayan bir yolcu gemisi anlamına gelir.
- .12 *Katedilen mesafe*, yer üzerinde katedilen mesafe anlamına gelir.
- .13 *Mevcut gemi*, yeni bir gemi olmayan bir gemi anlamına gelir.
- .14 Bölüm 4 kapsamında *gaz taşıyıcısı*, herhangi bir sıvılaştırılmış gazın toplu olarak taşınması için inşa edilmiş veya uyarlanmış olan ve kullanılan, bu kuralın 2.16 paragrafında tanımlandığı şekilde bir LNG gemisi dışındaki bir yük gemisi anlamına gelir.
- .15 *Genel kargo gemisi*, esas olarak genel yük taşımacılığı için tasarlanmış, çok güverteli veya tek güverteli bir tekneye sahip bir gemi anlamına gelir. Bu tanım, genel yük gemileri için referans hatlarının hesaplanmasına dahil edilmeyen canlı hayvan taşıyıcı, mavnalı taşıyıcı, ağır yük taşıyıcı, yat taşıyıcı, nükleer yakıt taşıyıcı gibi özel kuru yük gemilerini kapsamaz.
- .16 Bu Ek'teki bölüm 4 kapsamında *LNG gemisi*, sıvılaştırılmış doğal gazın (LNG) dökme halde taşınması için inşa edilmiş veya uyarlanmış olan ve kullanılan bir yük gemisi anlamına gelir.
- .17 Bu Ek'teki bölüm 4 kapsamında *büyük dönüşüm*, bir gemide gerçekleştirilen, aşağıdaki özelliklere sahip bir dönüşüm anlamına gelir:

- .1 geminin boyutlarını, taşıma kapasitesini veya motor gücünü önemli ölçüde değiştiren veya
 - .2 geminin türünü değiştiren veya
 - .3 İdarenin görüşüne göre amacı geminin ömrünü önemli ölçüde uzatmak olan veya
 - .4 gemiyi, yeni bir gemi olsaydı, mevcut bir gemi olarak kendisi için geçerli olmayan bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine tabi kılacak şekilde değiştiren veya
 - .5 geminin enerji verimliliğini önemli ölçüde değiştiren ve geminin bu Ek'teki kural 24'te belirtildiği gibi öngörülen EEDI'yi veya bu Ek'teki kural 25'te belirtildiği gibi öngörülen EEXI'yi aşmasına neden olabilecek değişiklikleri içeren.
- .18 *Yeni gemi*, aşağıdaki şartları karşılayan bir gemi anlamına gelir:
- .1 inşa sözleşmesi 1 Ocak 2013'te veya sonrasında imzalanmış olan veya
 - .2 bir inşa sözleşmesi yoksa 1 Temmuz 2013'te veya sonrasında omurgası yerleştirilen veya benzer bir yapım aşamasında olan veya
 - .3 teslim tarihi 1 Temmuz 2015 veya sonrasında olan.
- .19 Bu Ek'teki bölüm 4 kapsamında *geleneksel olmayan tahrik*, dizel-elektrikli tahrik, türbinli tahrik ve hibrit tahrik sistemleri dahil olmak üzere, geleneksel tahrik dışındaki bir tahrik yöntemi anlamına gelir.
- .20 *Yolcu gemisi*, 12'den fazla yolcu taşıyan bir gemi anlamına gelir.
- .21 *Kutup Kodu*, MSC.385(94) ve MEPC.264(68) sayılı kararlar ile kabul edilen, bir giriş, kısım I-A ve II-A ve kısım I-B ve II-B'den oluşan, aşağıdaki şartlarla değiştirilebileceği haliyle Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemiler için Uluslararası Kod anlamına gelir:
- .1 Kutup Kodunun giriş kısmı ile II-A kısmındaki bölüm 1'in çevre ile ilgili hükümlerinde yapılan değişikliklerin, bu ekin bir zeyli için geçerli değişiklik prosedürlerine ilişkin bu Sözleşmenin 16. Maddesi hükümleri uyarınca kabul edilmesi ve geçerlilik kazanması ve
 - .2 Kutup Kodunun II-B kısmında yapılan değişikliklerin, Deniz Çevresini Koruma Komitesi tarafından Usul Kurallarına uygun olarak kabul edilmesi.
- .22 *Frigofirik* ambarlarda soğutulmuş yüklerin taşınması için özel olarak tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.

- .23 *Gerekli yıllık operasyonel CII*, belirli gemi tipi ve boyutu için bu Ek'in 26 ve 28 numaralı kurallarına göre elde edilen yıllık operasyonel CII'nin hedef değeridir.
- .24 *Gerekli EEDI*, belirli gemi tipi ve boyutu için bu Ek'in 24. kuralında izin verilen elde edilen EEDI'nin maksimum değeridir.
- .25 *Gerekli EEXI*, belirli gemi tipi ve boyutu için bu Ek'in 25. kuralında izin verilen elde edilen EEXI'nin maksimum değeridir.
- .26 *Ro-ro yük gemisi*, ro-ro yük taşıma birimlerinin taşınması için tasarlanmış bir gemi anlamına gelir.
- .27 *Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcı)*, boş araba ve kamyonların taşınması için tasarlanmış çok katlı bir ro-ro yük gemisi anlamına gelir.
- .28 *Ro-ro yolcu gemisi*, ro-ro yük alanları olan bir yolcu gemisi anlamına gelir.
- .29 *Tanker*, bu Sözleşmede Ek I'nin 1. kuralında tanımlandığı şekilde bir petrol tankeri veya bu Sözleşmede Ek II'nin 1. kuralında tanımlandığı gibi bir kimyasal tankeri veya bir NLS tankeri anlamına gelir.

Kural 3

İstisnalar ve muafiyetler

Genel

- 1 Bu Ek'in kuralları aşağıdakiler için geçerli değildir:
 - .1 geminin emniyetini sağlamak veya denizde can kurtarmak amacıyla gerekli olan emisyonlar veya
 - .2 gemi veya ekipmanlarında meydana gelen hasar nedeniyle oluşan emisyonlar:
 - .2.1 hasarın oluşmasından veya emisyonun tespit edilmesinden sonra önlenmesi veya en aza indirilmesi amacıyla makul tüm önlemlerin alınmış olması kaydıyla ve
 - .2.2 gemi sahibi veya kaptanın kasten veya zararı meydana gelebileceğini bilerek pervasızca hareket ettiği durumlar haricinde.

Gemide emisyon azaltma ve kontrol teknolojisi araştırmaları kapsamında yapılan testler

2 Bir Tarafın İdaresi, uygun olduğu şekilde diğer İdarelerle iş birliği içinde, bir gemiye, gemi emisyon azaltma ve kontrol teknolojilerinin ve motor tasarım programlarının geliştirilmesi amacıyla testler yapması için bu Ek'in özel hükümlerinden muafiyet tanyabilir. Yalnızca Ek'in veya revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunun belirli hükümlerinin uygulanmasının, bu teknolojilerin veya programların geliştirilmesine yönelik araştırmalara engel teşkil etmesi halinde bu muafiyet tanınır. Bu kural kapsamında verilen bir izin, bir gemiyi kural 27 kapsamındaki raporlama gerekliliğinden muaf tutmaz ve kural 27 kapsamında raporlanması gereken verilerin türünü ve kapsamını değiştirmez.

Bu muafiyete ilişkin izin, yalnızca gerekli olan asgari sayıda gemiye verilecek ve aşağıdaki hükümlere tabi olacaktır:

- .1 30 litreye kadar silindir hacmine sahip dizel deniz motorları için denizde test süresi 18 ayı aşmayacaktır. Ek süre gerekiyorsa, izin veren İdare veya İdareler ek bir 18 aylık süre için yenileme izni verebilir veya
- .2 30 litre veya daha fazla silindir hacmine sahip dizel deniz motorları için, denizde test süresi 5 yılı geçemez ve her ara sörveyde izin veren İdare veya İdareler tarafından bir ilerleme değerlendirmesi yapılır. Testte izin koşullarına uyulmaması veya teknolojinin veya programın gemi emisyonlarının azaltılması ve kontrolünde etkili sonuçlar sağlamanın muhtemel olmadığını belirlenmesi halinde, yapılan değerlendirmeye dayalı olarak izin geri çekilebilir. Değerlendirmeyi yapan İdare veya İdareler, belirli bir teknoloji veya programın testini yapmak için ek süre gerektiğini belirlerse, izin beş yılı aşmamak üzere ek bir süre için yenilenebilir.

Denizdibi madenciliğinden kaynaklanan emisyonlar

3.1 Bu Sözleşmenin 2(3)(b)(ii) maddesi uyarınca, doğrudan deniz yatağı maden kaynaklarının araştırılması, işletilmesi ve açık denizde işlenmesinden kaynaklanan emisyonlar, bu Ek'in hükümlerinden muafır. Bu emisyonlar arasında şunlar yer almaktadır:

- .1 hidrokarbonların tutuşturulması ve sondaj kuyusu açma ve test işlemleri sırasında kazıdan çıkan döküntülerin, çamurların yakılması ve/veya kullanılan sondaj sıvıları da dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, denizdibi maden kaynaklarının araştırılması, işletilmesi ve ilgili açık denizde işlenmesinin yalnızca ve doğrudan sonucu olan maddelerin yakılmasından ve beklenmedik koşullardan kaynaklanan alevlenmelerin sebep olduğu emisyonlar;
- .2 sondaj sıvılarında ve döküntülerinde bulunan gazların ve uçuçu bileşiklerin emisyonu;
- .3 yalnızca ve doğrudan deniz yatağı madenlerinin işlenmesi, taşınması veya depolanması ile ilişkili emisyonlar ve
- .4 yalnızca deniz yatağı maden kaynaklarının araştırılması, işletilmesi ve açık denizde madenlerin işlenmesinde kullanılan dizel deniz motorlarından kaynaklanan emisyonlar.

3.2 Bu Ek'in 18. kuralının gereklilikleri, İdare tarafından onaylandığında, sahada üretilen ve daha sonra yakıt olarak kullanılan hidrokarbonların kullanımı için geçerli olmayacaktır.

Mavnalar

- 4 İdare, kendinden tahrikli olmayan insansız bir mavnayı⁴, bu Ek'in 2.1.32.1 ila 2.1.32.3 numaralı kuralları arasında belirtilen koşulların karşılandığını doğrulamak için yapılan bir sörveyden geçmesi şartıyla, İnsansız Kendinden Tahrikli Olmayan (UNSP) Mavnalar için bir Uluslararası Hava Kirliliğini

⁴ Bkz. kendinden tahrikli olmayan insansız mavnaların (UNSP) bir MARPOL Sözleşmesi (MEPC.1/Circ.892) kapsamındaki sörvey ve belgelendirme gerekliliklerinden muafiyetine ilişkin Yönergeler.

Önleme Muafiyet Sertifikası sayesinde, azami beş yıllık bir süre boyunca bu Ek'in 5.1 ve 6.1 numaralı kurallarının gerekliliklerinden muaf tutulabilir.

Kural 4

Eşdeğerlikler (Eşdeğer Uygulamalar)

1 Bir Tarafın İdaresi, gemiye takılacak herhangi bir donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğe veya bu Ek'te öngörülenlere alternatif olarak kullanılan diğer prosedürlere, yakıtlara veya uygunluk sağlama yöntemlerine, bunların emisyon bakımından asgari olarak kural 13 ve 14'te belirtilen standartlar dahil olmak üzere bu Ek'te öngörülenler kadar etkili olmaları kaydıyla izin verebilir.

2 Bu Ek'te kapsamında öngörülenlere alternatif olarak bir donanım, malzeme, cihaz veya düzeneğe veya bu Ek'te öngörülenlere alternatif olarak kullanılan diğer prosedürlere, yakıtlara veya uygunluk sağlama yöntemlerine izin veren bir Tarafın İdaresi, bilgilendirme yapılması ve gerekli adımların atılması için Taraflara dağıtılmak üzere, bunların detaylarını Örgüte bildirecektir.

3 Bir Tarafın İdaresi, bu kuralda öngörülen eşdeğer uygulamalara ilişkin olarak Örgüt tarafından geliştirilen ilgili yönergeleri⁵ dikkate almalıdır.

4 Bu kuralın 1. paragrafında belirtilen bir eşdeğerin kullanımına izin veren bir Tarafın İdaresi, kendisinin ve diğer Devletlerin çevresine, insan sağlığına, mallarına veya kaynaklarına zarar vermeye çalışacaktır.

Bölüm 2 – Sörvey, belgelendirme ve kontrol araçları

Kural 5

Sörveyler

1 400 groston ve üzerindeki her gemi ve her türlü sabit ve yüzer sondaj kulesi veya diğer platformlar, bu Ek'in 3. bölümünün gereklerine uygunluğu sağlamak için aşağıda belirtilen sörveylere tabi olacaktır:

- .1 Gemi hizmete alınmadan veya bu Ek'in 6. kuralında öngörülen belge ilk kez verilmeden önce yapılacak bir ilk sörvey. Bu sörvey, ekipmanların, sistemlerin, donanımların, mekanizmaların ve malzemelerin bu Ek'teki bölüm 3'ün yürürlükteki gerekliliklerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılacaktır;
- .2 Bu Ek'teki kural 9.2,9.5,9.6 ve 9.7'nin geçerli olduğu durumlar haricinde, beş yılı aşmamak kaydıyla İdare tarafından belirlenen aralıklarla yapılacak bir yenileme sörveyi. Bu yenileme sörveyi, ekipmanların, sistemlerin, donanımların, mekanizmaların ve malzemelerin bu Ek'teki bölüm 3'ün yürürlükteki gerekliliklerine tam olarak uygun olduğundan emin olacak şekilde yapılacaktır;
- .3 Bu kuralda paragraf 1.4'te belirtilen yıllık sörveylerden birinin yerini almak üzere, belgenin ikinci yıl dönümünü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde veya belgenin üçüncü yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde yapılacak olan bir ara sörvey. Ara sörvey, ekipmanların ve mekanizmaların bu Ek'teki bölüm 3'ün yürürlükteki gerekliliklerine tam olarak uygun ve iyi durumda olduğundan emin

⁵ Bkz. egzoz gazı temizleme sistemlerine ilişkin 2015 tarihli Yönerge (MEPC.259(68) sayılı karar).

olacak şekilde yapılacaktır. Bu ara sörveyler, bu Ek'teki kural 6 veya 7 kapsamında düzenlenen IAPP Belgesinde tasdik edilecektir;

- .4 Paragraf 1.1'de bahsedilen ekipmanlar, sistemler, donanımlar, mekanizmalar ve malzemelerin genel bir muayenesi de dahil olmak üzere, bu unsurların bu kuraldaki paragraf 5'e uygun olarak bakımlarının yapıldığından ve geminin kullanılacağı hizmet için yeterli seviyede bulunduğundan emin olmak için, belgenin her yıl dönümü tarihinden önceki veya sonraki üç ay içinde yapılacak bir yıllık sörvey. Bu yıllık sörveyler, bu Ek'teki kural 6 veya 7 kapsamında düzenlenen IAPP belgesinde tasdik edilecektir ve
- .5 Bu kuralın 5. paragrafında öngörüldüğü şekilde herhangi bir önemli onarım veya yenileme yapıldığında veya bu kuralın 6. paragrafında öngörülen incelemelerden kaynaklanan bir onarımdan sonra, duruma göre genel veya kısmi bir ilave sörvey yapılacaktır. Bu sörvey, gerekli onarım veya yenilemelerin etkili bir şekilde yapıldığından, bu onarım veya yenilemelerin malzeme ve işçiliğinin her bakımdan tatmin edici olduğundan ve geminin her bakımdan bu Ek'teki bölüm 3'ün gerekliliklerine uygun olduğundan emin olacak şekilde gerçekleştirilir.

2 400 grostonun altındaki gemilerde, İdare, bu Ek'teki bölüm 3'ün yürürlükteki hükümlerine uyulmasını sağlamak için uygun önlemler belirleyebilir.

3 Bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasına ilişkin olarak gemilerin sörveyleri, İdarenin yetkilileri tarafından yapılır.

- .1 Ancak İdare, sörveyleri bu amaç için görevlendirdiği sörveyörlere veya tarafınca tanınan kuruluşlara yaptırabilir. Bu kuruluşlar, Örgüt tarafından kabul edilen yönergelere uyar;⁶⁶
- 2 Dizel deniz motorları ve ekipmanlarının bu Ek'in 13. kuralına uygunluğuna ilişkin sörvey, revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Koduna göre gerçekleştirilir;
- 3 Görevlendirilmiş bir sörveyör veya tanınmış bir kuruluş, ekipmanın durumunun, belgede yer alan bilgilerle önemli ölçüde uyuşmadığını belirlediğinde, düzeltici eylemin gerçekleştirilmesini sağlar ve İdareyi zamanında bilgilendirir. Bu düzeltici eylem gerçekleştirilmediğinde belge İdare tarafından geri çekilir. Gemi başka bir Tarafın limanında ise liman Devletin ilgili makamları da derhal bilgilendirilir. İdarenin bir yetkilisi, görevlendirilmiş bir sörveyör veya tanınmış kuruluşun, liman Devletin ilgili makamlarını bilgilendirmesi üzerine, ilgili liman Devletin Hükümeti, bu kural kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeleri için yetkili, sörveyör veya kuruluş gerekli yardımı sağlar ve
- 4 İlgili İdare, her halükârda sörveyin eksiksizliğini ve etkinliğini garanti eder ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri sağlamayı taahhüt eder.

⁶⁶ Bkz. Örgüt tarafından değiştirilebilecek şekliyle, MEPC.237(65) sayılı karar ile Örgüt tarafından kabul edilen Tanınmış Kuruluşlar Kodu (RO Kodu). Ayrıca bkz. Uyumlaştırılmış Sörvey ve Belgelendirme Sistemi (HSSC) kapsamında Sörvey Yönergeleri, 2019 (A.1140(31) sayılı karar).

4 Bu Ek'in 4. bölümünün geçerli olduğu gemiler de Örgüt tarafından kabul edilen yönergeler dikkate alınarak aşağıda belirtilen sövreylere tabi olacaktır:⁷⁷

- .1 Yeni bir gemi hizmete girmeden ve Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası düzenlenmeden önce yapılacak bir ilk sövreye. Bu sövreye, geminin elde edilen EEDI değerinin bu Ek'in 4. bölümündeki gerekliliklere uygun olduğu ve bu Ek'in 26. kuralında öngörülen SEEMP'nin gemide olduğu doğrulanacaktır;
- .2 Bu kuralın geçerli olduğu yeni bir geminin büyük bir dönüşümünden sonra gerçekleştirilen, koşullara göre genel veya kısmi bir sövreye. Bu sövreye, bu Ek'teki kural 2.2.18'e uygun olarak asıl gemi için belirlenen sözleşme veya omurga döşeme veya teslim tarihine karşılık gelen aşamada dönüştürülen geminin boyutu ve gemi tipi için geçerli indirgeme faktörüyle, elde edilen EEDI'nın gerektiği gibi yeniden hesaplanmasını ve bu Ek'teki kural 24'ün gerekliliklerini karşılamaını sağlayacaktır.
- .3 Yeni veya mevcut bir geminin büyük bir dönüşümünün geminin İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edileceği kadar kapsamlı olduğu durumlarda, İdare, elde edilen EEDI üzerinde bir ilk sövreyin gerekliliğini belirleyecektir. Bu sövreye, gerekli görülürse, dönüşüme ilişkin sözleşmenin tarihinde veya böyle bir sözleşmenin olmaması halinde dönüşümün başladığı tarihte dönüştürülen geminin boyutu ve tipi için geçerli indirgeme faktörüyle, elde edilen EEDI'nın hesaplanmasını ve bu Ek'in 24. kuralının gerekliliklerini karşılamaını sağlayacaktır. Bu sövreye ayrıca, bu Ek'te kural 26'da öngörülen SEEMP'nin gemide olduğu ve kural 27'nin geçerli olduğu bir gemi için, büyük dönüşümün veri toplama metodolojisini ve/veya raporlama süreçlerini etkilediği durumlarda büyük dönüşümü yansıtabak şekilde revize edildiği doğrulanacaktır.
- .4 Mevcut gemiler için, bu Ek'teki kural 26'ya göre gemide bir SEEMP bulundurma gerekliliğine uyulduğunun doğrulanması, 1 Ocak 2013 tarihinde ya da sonrasında bu kuralın 1. paragrafında tanımlanan ilk ara veya yenileme sövreyinde (hangisi önceyse) gerçekleştirilecektir;
- .5 İdare, kural 27'nin geçerli olduğu her gemi için SEEMP'nin bu Ek'teki kural 26.2'ye uygun olmasını sağlayacaktır. Bu, ilk raporlama döneminin başlangıcından önce ilgili metodoloji ve süreçlerin kullanımda olmasını sağlamak için bu Ek'in 27. kuralı uyarınca veri toplanmadan önce yapılacaktır. Uygunluk teyit edilecek ve ilgili teyit belgesi gemide tutulacaktır;
- .6 İdare, kural 28'in geçerli olduğu her gemi için SEEMP'nin bu Ek'teki kural 26.3.1'e uygun olmasını sağlayacaktır. Bu, 1 Ocak 2023'ten önce yapılacaktır. Uygunluk teyit edilecek ve ilgili teyit belgesi gemide tutulacaktır;
- .7 Geminin elde ettiği EEXI değerinin bu Ek'teki 23 ve 25. kurallardaki gerekliliklere uygun olduğunun doğrulanması, 1 Ocak 2023 tarihinde veya sonrasında bu kuralın 1. paragrafında tanımlanan ilk yıllık sövreye, ara sövreye veya yenileme sövreyinde

⁷⁷ Bkz. *Enerji Verimliliği Tasarım Endeksinin sövreyi ve belgelendirilmesine ilişkin 2014 tarihli Yönerge* (MEPC.261(68) ve MEPC.309(73) sayılı kararlarla değiştirildiği şekliyle MEPC.254(67) sayılı karar); konsolide metin: MEPC.1/Circ.855/Rev.2.

veya daha önceyse 4.1 ve 4.3 paragraflarında tanımlanan ilk sözveyde gerçekleştirilecektir ve

- .8 Bu kuraldaki paragraf 4.7'ye bakılmaksızın, bu Ek'teki kural 23'ün geçerli olduğu bir geminin büyük bir dönüşümünden sonra koşullara göre gerçekleştirilecek genel veya kısmi bir sözvey. Bu sözvey, elde edilen EEXI değerinin gerektiği gibi yeniden hesaplanmasını ve bu Ek'in 25. kuralının gerekliliklerini karşılamasını sağlayacaktır.

5 Ekipmanların bakımı bu Ek'in hükümlerine uygun olarak yapılacak ve sözvey kapsamındaki ekipmanlar, sistemler, donanımlar, mekanizmalar veya malzemelerde İdarenin açık onayı olmaksızın hiçbir değişiklik yapılmayacaktır. Bu donanım ve ekipmanların, bu Ek'in hükümlerine uygun donanım ve ekipmanlarla doğrudan değiştirilmesine izin verilir.

6 Bir gemide bir kaza meydana geldiğinde veya bu Ek kapsamındaki ekipmanların etkinliğini veya eksiksizliğini önemli ölçüde etkileyen bir kusur tespit edildiğinde, geminin kaptanı veya sahibi en kısa zamanda İdareye, görevlendirilmiş bir sözveyöre veya ilgili belgeyi vermekten sorumlu tanınmış kuruluşu durumu bildirecektir.

Kural 6

Yakıt tüketimi raporlaması ve operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi ile ilgili Belgelerin ve Uygunluk Beyanlarının düzenlenmesi veya onaylanması

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası

1 Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası, bu Ek'in 5. kuralının hükümlerine uygun olarak bir ilk sözvey veya yenileme sözveyinden sonra aşağıdakilere verilecektir:

- .1 diğer Tarafların yetkisi altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine sefer yapan 400 groston ve üzerindeki tüm gemiler ve
- .2 diğer Tarafların egemenliği veya yetkisi altındaki sulara sefer yapan platformlar ve sondaj kuleleri.

2 Bu Ek'in söz konusu geminin İdareesi için yürürlüğe girdiği tarihten önce inşa edilmiş bir gemiye, bu yürürlüğe giriş tarihinden sonraki ilk programlı kuru havuz incelemesinden geç olmamak üzere, ancak her durumda bu tarihten sonra en geç üç yıl içinde bu kuralın 1. paragrafına uygun olarak bir IAPP Sertifikası verilir.

3 Bu belge, İdare tarafından veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kişi veya kuruluş tarafından verilir veya onaylanır.⁸⁸ Her durumda İdare, sertifika için tam sorumluluk üstlenir.

Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası

4 400 groston ve üzerindeki herhangi bir gemiye, bu geminin diğer Tarafların yetkisi altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine seferlerde bulunmasından önce, bu Ek'teki kural 5.4'ün hükümlerine uygun olarak bir sözveyden sonra bir Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası verilir.

⁸⁸ Bkz. Örgüt tarafından değiştirilebilecek şekilde, MEPC.237(65) sayılı karar ile Örgüt tarafından kabul edilen Tanınmış Kuruluşlar Kodu (RO Kodu).

5 Bu belge, İdare tarafından veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş tarafından verilir veya onaylanır. 8 İdare, her durumda sertifikanın tüm sorumluluğunu üstlenir.

Yakıt tüketimi raporlaması ve operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi ile ilgili Uygunluk Beyanı

6 Bu Ek'in 27.3 kuralı uyarınca raporlanan verilerin ve bu Ek'in 28.2 kuralı uyarınca elde edilen yıllık operasyonel CII değerinin alınması üzerine, İdare veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş:

- .1 verilerin bu Ek'in 27. kuralına uygun olarak raporlanıp raporlanmadığını belirleyecek;
- .2 raporlanan elde edilen yıllık operasyonel CII değerinin bu Ek'in 27. kuralına uygun olarak sunulan verilere dayandığını doğrulayacak;
- .3 doğrulanmış elde edilen yıllık operasyonel CII'ye dayanarak, bu Ek'in 28.6 kuralına göre geminin operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesini belirleyecek ve
- .4 bu Ek'in 6.6.1 ila 6.6.3 sayılı kuralları uyarınca yapılan belirleme ve doğrulama üzerine, yakıt tüketimi raporlaması ve operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi ile ilgili olarak takvim yılının başından itibaren en geç beş ay içinde gemi için bir Uygunluk Beyanı düzenleyecektir. İdare, her durumda Uygunluk Beyanının tüm sorumluluğunu üstlenir.

7 Bu Ek'in 27.4, 27.5 veya 27.6 sayılı kuralları uyarınca raporlanan verilerin alınması üzerine, İdare veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş⁹, verilerin kural 27'ye uygun olarak raporlanıp raporlanmadığını derhal belirleyecek ve uygun raporlanmışlarsa bir Uygunluk Beyanı düzenleyecektir. İdare, her durumda Uygunluk Beyanının tüm sorumluluğunu üstlenir.

8 Bu kuralın 6. paragrafına bakılmaksızın, art arda üç yıl boyunca D olarak derecelendirilen veya bu Ek'in 28. kuralına göre E olarak derecelendirilen bir gemi için, bir düzeltici faaliyet planı usulüne uygun olarak hazırlanmadığı ve SEEMP'ye yansıtılmadığı ve İdare veya bu Ek'in 28.7 ve 28.8 sayılı kuralları uyarınca usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş tarafından doğrulanmadığı sürece bir Uygunluk Beyanı düzenlenmeyecektir.

Kural 7

Başka bir Tarafça bir Sertifikanın düzenlenmesi

1 Bir Taraf, İdarenin talebi üzerine, bir geminin sürveyini yaptırabilir ve bu Ek'in hükümlerine uyulduğuna ikna olması halinde, gemi için bir Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası veya bir Uluslararası Enerji Verimliliği sertifikası düzenler veya düzenlenmesi için yetki verir ve uygun olduğu durumlarda, bu Eke uygun olarak bu Belgenin gemide olduğunu tasdik eder veya tasdik edilmesi için yetki verir.

2 Belgenin bir kopyası ve sürvey raporunun bir kopyası talepte bulunan İdareye mümkün olan en kısa sürede iletilir.

⁹ Bkz. Örgüt tarafından değiştirilebilecek şekliyle, MEPC.237(65) sayılı karar ile Örgüt tarafından kabul edilen Tanınmış Kuruluşlar Kodu (RO Kodu).

3 Bu şekilde düzenlenen bir sertifika, İdarenin talebi üzerine verildiğine dair bir beyan içerir ve bu Ek'in 6. kuralı uyarınca düzenlenen Sertifika ile aynı etki ve geçerliliğe sahip olur.

4 Taraf olmayan bir Devletin bayrağını taşıma hakkına sahip bir gemi için, Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası, Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası veya UNSP Muafiyet Sertifikası düzenlenmez.

Kural 8

Yakıt tüketimi raporlaması ve operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi ile ilgili Belgelerin ve Uygunluk Beyanlarının biçimi

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası

1 Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi (IAPP) Sertifikası, bu Ek'in lahika I'inde verilen örneğe uygun biçimde düzenlenecek ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Belgeyi veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.

Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası

2 Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası, bu Ek'in lahika VIII'inde verilen örneğe uygun biçimde düzenlenecek ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Sertifikayı veren Tarafın resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.

Yakıt tüketimi raporlaması ve operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi ile ilgili Uygunluk Beyanı

3 Bu Ek'teki kural 6.6 ve 6.7 uyarınca düzenlenen Uygunluk Beyanı bu Ek'in lahika X'unda verilen örneğe uygun biçimde düzenlenecek ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Belgeyi veren Tarafın resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.

Mavnalar için Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Muafiyet Sertifikası

4 Bu Ek'teki kural 3.4'e uygun olarak, Kendinden Tahrikli Olmayan İnsansız Mavnalar için Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Muafiyet Sertifikası, bu Ek'in XI. lahikasında verilen örneğe uygun biçimde düzenlenecek ve asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Belgeyi veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.

Kural 9

Yakıt tüketimi raporlaması ve operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi ile ilgili Belgelerin ve Uygunluk Beyanlarının süresi ve geçerliliği

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası

1 Bir IAPP Sertifikası, İdare tarafından belirlenen ve beş yılı geçmeyecek bir süre için düzenlenir.

2 Bu kuralın 1. paragrafının gerekliliklerine bakılmaksızın:

- .1 mevcut sertifikanın sona erme tarihinden üç ay öncesine kadar yenileme sürecinin tamamlanmış olması halinde yeni sertifika, yenileme sürecinin tamamlanma

- tarihinden mevcut sertifikanın sona erme tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur;
- .2 mevcut sertifikanın sona erme tarihinden sonra yenileme sürveyinin tamamlanmış olması halinde yeni sertifika, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden mevcut belgenin sona erme tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur ve
 - .3 mevcut sertifikanın sona erme tarihinden üç aydan fazla süre önce yenileme sürveyinin tamamlanmış olması halinde yeni sertifika, yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden yenileme sürveyinin tamamlanma tarihinden itibaren beş yılı geçmeyecek bir tarihe kadar geçerli olur.
- 3 Bir sertifikanın beş yıldan daha kısa bir süre için düzenlenmiş olması halinde İdare, belgenin geçerliliğini, beş yıllık bir belgenin düzenlendiği durumda geçerli olan bu Ek'in 5.1.3 ve 5.1.4 sayılı kurallarında belirtilen sürveylerin uygun biçimde yapılması şartıyla, geçerlilik süresinin sona ermesinden sonra kural 1'de belirtilen azami döneme kadar uzatılabilir.
- 4 Yenileme sürveyinin tamamlanmış olması ve mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin sona ermesinden önce yeni bir sertifika düzenlenememesi veya gemiye koyulamaması durumunda, İdare tarafından yetkilendirilen kişi veya kuruluş mevcut sertifikayı onaylayabilir ve bu sertifika, sona erme tarihinden itibaren beş ayı geçmemek üzere ek bir süre için geçerli olarak kabul edilir.
- 5 Sertifikanın süresi dolduğunda gemi sürvey yapılacak limanda değilse, İdare belgenin geçerlilik süresini uzatılabilir, ancak bu uzatma yalnızca, geminin sürveyin yapılacağı limana olan seferini tamamlamasına izin vermek amacıyla ve sadece bunu yapmanın uygun ve makul görüldüğü durumlarda yapılır. Hiçbir sertifika üç aydan daha uzun bir süre uzatılmaz ve uzatma verilen bir gemi, sürveye tabi tutulacağı limana vardığında yeni bir belge olmadan bu uzatmaya dayanarak o limandan ayrılma hakkına sahip olmayacaktır. Yenileme sürveyi tamamlandığında, yeni sertifika, uzatma verilmeden önce mevcut sertifikanın sona erdiği tarihten itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.
- 6 Kısa seferler yapan bir gemiye verilen ve bu kuralın yukarıdaki hükümleri uyarınca uzatılmamış olan bir sertifikanın geçerliliği, üzerinde belirtilen sona erme tarihinden itibaren bir aylık bir süre için İdare tarafından uzatılabilir. Yenileme sürveyi tamamlandığında, yeni yeni sertifika, uzatma verilmeden önce mevcut belgenin sona erdiği tarihten itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olacaktır.
- 7 İdare tarafından belirlenen özel durumlarda, yeni bir sertifikanın bu kuraldaki paragraf 2.1, 5 veya 6'da öngörüldüğü şekilde mevcut sertifikanın sona erme tarihinden itibaren tarihlendirilmesi gerekmez. Bu özel durumlarda yeni sertifika, yenileme sürveyinin tamamlanmasından itibaren beş yılı aşmayan bir tarihe kadar geçerli olur.
- 8 Bu Ek'in 5. kuralında belirtilen süreden önce yıllık veya ara sürvey tamamlanmış ise:
- .1 Sertifika üzerindeki yıl dönümü tarihi, sürveyin tamamlandığı tarihten üç ay sonra olmayacak şekilde onaylanarak başka bir tarihe değiştirilir;
 - .2 bu Ek'te kural 5'te öngörülen sonraki yıllık veya ara sürvey, yeni yıl dönümü tarihi kullanılarak kuralda öngörülen aralıklarla tamamlanacaktır ve

- .3 bu Ek'in 5. kuralında öngörülen süreler arasındaki maksimum zaman aralıklarının aşılması için bir veya birden fazla yıllık veya ara süre yapılmaması kaydıyla, sona erme tarihi aynı bırakılabilir.

9 Bu Ek'teki kural 6 ve 7 kapsamında düzenlenen bir sertifika, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirir:

- .1 ilgili sürelerin bu Ek'teki kural 5.1 kapsamında belirtilen süreler içinde tamamlanmaması;
- .2 belgenin bu Ek'teki kural 5.1.3 veya 5.1.4 uyarınca onaylanmamış olması ve
- .3 geminin başka bir Devlet'in bayrağına transfer edilmesi. Yeni bir sertifika ancak, geminin bu Ek'teki kural 5.4'ün şartlarına uygun olduğuna yeni Sertifika'yı veren Hükümetin tamamen ikna olması halinde düzenlenir. Taraflar arasında bir transfer söz konusu olduğunda, transferin yapılmasından itibaren üç ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıma hakkına sahip olduğu bayrağın ait olduğu Tarafın Hükümeti, geminin transfer öncesinde taşıdığı belgenin suretlerini ve varsa ilgili süre raporlarının suretlerini İdareye en kısa zamanda iletir.

Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası

10 Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası, aşağıdaki 11. paragraf hükümlerine tabi olarak geminin ömrü boyunca geçerli olacaktır.

11 Bu Ek kapsamında düzenlenen bir Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası, aşağıdaki durumların herhangi birinde geçerliliğini yitirir:

- .1 gemi hizmetten çekilirse veya gemiye büyük bir dönüşümden sonra yeni bir sertifika verilirse veya
- .2 geminin bayrak değişimi geçirmesi. Yeni bir sertifika ancak, geminin bu Ek'teki bölüm 4'ün şartlarına uygun olduğuna yeni Sertifika'yı veren Hükümetin tamamen ikna olması halinde düzenlenir. Taraflar arasında bir transfer söz konusu olduğunda, transferin yapılmasından itibaren üç ay içinde talep edilmesi halinde, geminin önceden taşıma hakkına sahip olduğu bayrağın ait olduğu Tarafın Hükümeti, geminin transfer öncesinde taşıdığı belgenin suretlerini ve varsa ilgili süre raporlarının suretlerini İdareye en kısa zamanda iletir veya
- .3 süre kapsamındaki gemi ekipmanları, sistemleri, donanımları, mekanizmaları veya malzemeleri, bu Ek'teki kural 3 geçerli olmadıkça, bu Ek'teki kural 5.5'te öngörüldüğü gibi İdarenin açık onayı olmaksızın değiştirilmişse.

Yakıt tüketimi raporlaması ve operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi ile ilgili Uygunluk Beyanı

12 Bu Ek'teki kural 6.6'ya uygun olarak düzenlenen Uygunluk Beyanı, düzenlendiği takvim yılı ve takip eden takvim yılının ilk beş ayı için geçerli olacaktır. Bu Ek'teki kural 6.7'ye uygun olarak düzenlenen

Uygunluk Beyanı, düzenlendiği takvim yılı, takip eden takvim yılı ve sonraki takvim yılının ilk beş ayı için geçerli olacaktır. Tüm Uygunluk Beyanları en az beş yıl süreyle gemide tutulacaktır.

Kural 10

Operasyonel gerekliliklere dair olarak Liman Devletinin kontrolü

1 Bir gemi, başka bir Tarafın yargı yetkisi altındaki limanda veya açık deniz terminaldeyken, kaptan veya mürettebatın gemilerden kaynaklanabilecek hava kirliliğinin önlenmesi ile ilgili temel gemi prosedürlerine aşına olmadığına inanmak için yeterli nedenlerin olduğu durumlarda, bu Ek¹⁰ kapsamındaki operasyonel gerekliliklerle ilgili olarak bu Tarafça usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş görevliler tarafından denetime tabi tutulur.

2 Bu kuralın 1 paragrafında belirtilen durumlarda Taraf, durum bu Ek'in gerekliliklerine uygun olarak düzeltilene kadar geminin denize açılmamasını sağlayacak adımları atar.

3 Bu Sözleşmenin 5. maddesinde öngörülen liman devleti kontrolüne ilişkin prosedürler bu kural için geçerlidir.

4 Bu kuraldaki hiçbir unsur, bu Sözleşmede özel olarak öngörülen operasyonel gereklilikler üzerinde kontrol ve denetim gerçekleştiren bir Tarafın hak ve yükümlülüklerini sınırlandıracak şekilde yorumlanamaz.

5 Bu Ek'in 4. bölümü ile ilgili olarak, herhangi bir liman Devletinin denetimi, uygun olduğunda, bu Sözleşmenin 5. maddesi uyarınca yakıt tüketimi raporlaması ve operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi ile ilgili geçerli bir Uygunluk Beyanı, bir Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası ve bir Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planının gemide bulunduğu doğrulanmasını sağlayabilir.

6 Bu kuralın 5. paragrafındaki gerekliliklere bakılmaksızın, herhangi bir liman Devletinin denetimi, bu Ek'in 28. kuralına uygun olarak Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planının gemi tarafından usulüne uygun olarak uygulanıp uygulanmadığını denetleyebilir.

Kural 11

İhlallerin tespiti ve yaptırımlar

1 Taraflar, tüm uygun ve uygulanabilir tespit ve çevresel izleme önlemlerini ve raporlama ve kanıt toplama için yeterli prosedürleri kullanarak ihlallerin tespitinde ve bu Ek'in hükümlerinin uygulanmasında iş birliği yapacaklardır.

2 Bu Ek'in geçerli olduğu bir gemi, bir Tarafın limanında veya açık deniz terminalinde, geminin bu Ek'in hükümlerine aykırı olarak bu Ek kapsamındaki maddelerden herhangi birini emisyon olarak yaydığını doğrulamak amacıyla o Tarafça görevlendirilen veya yetkilendirilen görevliler tarafından muayeneye tabi tutulabilir. Yapılan denetimde, bu Ek'in ihlal edildiği görülürse, uygun bir işlem için idareye bir rapor gönderilir.

3 Herhangi bir Taraf, eğer varsa, geminin bu Ek kapsamındaki maddelerden herhangi birini bu

¹⁰ Bkz. Liman Devletinin kontrolüne ilişkin Prosedürler, 2019 (A.1138(31) sayılı karar). Ayrıca bkz. MARPOL Ek VI Bölüm 3 kapsamında liman Devletinin kontrolüne ilişkin 2019 tarihli Yönerge (MEPC.321(74) sayılı karar).

Ek'in hükümlerine aykırı olarak yaydığına dair kanıtları İdareye sunacaktır. Eski Tarafın yetkili makamı, mümkünse, iddia edilen ihlali geminin kaptanına bildirir.

4 Bu kanıtları aldıktan sonra, bu şekilde bilgilendirilen İdare konuyu araştırır ve diğer Taraftan iddia edilen ihlale ilişkin daha fazla veya daha iyi kanıtlar sunmasını talep edebilir. İdare, iddia edilen ihlale ilişkin olarak işlem yapılmasını sağlayacak yeterli kanıtın bulunduğu kanaat getirirse, bu işlemlerin en kısa sürede kendi kanunlarına uygun olarak yapılmasını sağlar. İdare, iddia edilen ihlali bildiren Taraf ve Örgütü yapılan işlem hakkında derhal bilgilendirir.

5 Bir Taraf, bu Ek'in geçerli olduğu geminin, kendi yetkisi altındaki limanlara veya açık deniz terminallerine girmesi halinde, herhangi bir Taraftan, geminin bu Ek'in hükümlerine aykırı olarak bu Ek kapsamındaki maddelerden herhangi birini yaydığına dair yeterli kanıtla birlikte bir araştırma talebi aldığında bu gemiyi denetleyebilir. Bu araştırmanın raporu, bu Sözleşme uyarınca uygun önlemin alınabilmesi için talep eden Tarafa ve İdareye gönderilir.

6 Bu Ek'in uygulanması veya yorumlanması sırasında yürürlükte olan, uygulama ve güvenlik tedbirlerine ilişkin yasa da dahil olmak üzere, gemilerden kaynaklanan deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolüne ilişkin uluslararası hukuk, gerekli değişiklikler yapılarak, bu Ek'te yer alan kurallar ve standartlar için uygulanacaktır.

Bölüm 3 — Gemilerden kaynaklı emisyonların kontrolüne ilişkin gereklilikler

Kural 12

Ozon inceltici maddeler

1 Bu kural, soğutucu ikmal bağlantıları veya ozon inceltici maddeler içeren potansiyel olarak çıkarılabilir bileşenlerin olmadığı kalıcı olarak kapatılmış ekipmanlar için geçerli değildir.

2 Kural 3.1 hükümlerine tabi olarak, ozon inceltici maddelerin kasıtlı emisyonları yasaktır. Kasıtlı emisyonlar, sistemlerin veya ekipmanların bakımı, servisi, onarımı veya elden çıkarılması sırasında meydana gelen emisyonları içerir, ancak ozon inceltici bir maddenin yeniden yakalanması veya geri dönüştürülmesiyle bağlantılı küçük miktardaki emisyonları içermez. Ozon inceltici bir maddenin sızıntılarından kaynaklanan emisyonlar, sızıntılar kasıtlı olsun ya da olmasın, Tarafarca düzenlemeye tabi tutulabilir.

3.1 Hidrokloroflorokarbonlar dışında ozon inceltici maddeler içeren tesis ve ekipmanlar aşağıdaki gemilerde yasaktır:

- .1 19 Mayıs 2005 tarihinde veya sonrasında inşa edilen gemilerde veya
- .2 19 Mayıs 2005'ten önce inşa edilmiş ve sözleşme kapsamında 19 Mayıs 2005 veya daha sonra teslim tarihi olan ekipmanlara sahip gemilerde veya sözleşmeye dayalı bir teslim tarihinin olmaması durumunda, ekipmanları fiilen 19 Mayıs 2005'te veya sonrasında teslim edilmiş gemilerde.

3.2 Hidrokloroflorokarbonlar içeren tesis ve ekipmanlar aşağıdaki gemilerde yasaktır:

- .1 1 Ocak 2020 tarihinde veya sonrasında inşa edilen gemilerde veya
- .2 1 Ocak 2020'den önce inşa edilmiş ve sözleşme kapsamında 1 Ocak 2020 veya daha sonra teslim tarihi olan ekipmanlara sahip gemilerde veya sözleşmeye dayalı

bir teslim tarihinin olmaması durumunda, ekipmanları fiilen 1 Ocak 2020'de veya sonrasında teslim edilmiş gemilerde.

4 Bu kuralda bahsedilen maddeler ve bu maddeleri içeren ekipmanlar, gemilerden çıkarıldığında uygun kabul tesislerine teslim edilecektir.

5 Kural 6.1'e tabi olan her gemi, ozon inceltici maddeler içeren ekipmanların bir listesini tutacaktır.¹¹

6 Kural 6.1'e tabi olan ve ozon inceltici maddeler içeren yeniden doldurulabilir sistemlere sahip her gemi, bir ozon inceltici madde kayıt defteri tutacaktır. Bu kayıt defteri, İdare tarafından onaylanan mevcut bir seyir defterinin veya elektronik kayıt sisteminin¹² bir parçasını oluşturabilir. MEPC.176(58) sayılı kararlar kabul edildiği şekliyle, kural 12.6'da bahsedilen bir elektronik kayıt sistemi, Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak bu sistemin 1 Ocak 2020'de veya sonrasında ancak en geç 1 Ekim 2025'te gerçekleştirilen ilk IAPP Sertifikası yenileme sürecinde veya öncesinde İdare tarafından onaylanması şartıyla, bir elektronik kayıt defteri olarak kabul edilecektir. 12

7 Ozon inceltici maddelere ilişkin kayıt defterindeki kayıtlar, maddenin kütlesi (kg) cinsinden kaydedilecek ve aşağıdaki hususlara göre her seferinde gecikmeksizin doldurulacaktır:

- .1 ozon inceltici maddeler içeren ekipmanların tamamen veya kısmen yeniden doldurulması;
- .2 ozon inceltici maddeler içeren ekipmanların onarım veya bakımı;
- .3 ozon inceltici maddelerin atmosfere deşarjı:
 - .3.1 kasıtlı olarak ve
 - .3.2 kasıtsız olarak;
- .4 ozon inceltici maddelerin karadaki kabul tesislerine deşarjı ve
- .5 ozon inceltici maddelerin gemiye tedariki.

Kural 13

Azot oksitler (NO_x)

Uygulama

- 1.1 Bu kural aşağıdakiler için geçerlidir:
 - .1 bir gemiye takılmış 130 kW'den daha fazla güce sahip her bir dizel deniz motoru ve
 - .2 değiştirilen motorla özdeş olduğu ve normalde bu kuralın 1.1.1 paragrafı kapsamında olmadığı İdareyi tatmin edecek şekilde İdareye gösterdiği durumlar

¹¹ Bkz. İlahika I, Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası(IAPP Sertifikası) Eki, bölüm 2.1.

¹² Bkz. MARPOL kapsamında elektronik kayıt defterlerinin kullanımına ilişkin Yönergeler (MEPC.312(74) sayılı karar).

haricinde 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında büyük bir dönüşüm uygulanan, 130KW'den daha fazla güce sahip her bir dizel deniz motoru.

- 1.2 Bu kural aşağıdakiler için geçerli değildir:
- .1 yalnızca acil durumlar için kullanılması veya yalnızca üzerinde bulunduğu gemideki acil durumlar için kullanılması amaçlanan herhangi bir cihaza veya ekipmana güç sağlaması amaçlanan bir dizel deniz motoru veya yalnızca acil durumlar için kullanılması amaçlanan cankurtaran botuna takılı bir dizel deniz motoru ve
 - .2 İdare tarafından oluşturulan alternatif bir NO_x kontrol önlemine tabi olması şartıyla, sadece bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devletin egemenlik veya yetkisine tabi sularda sefer yapan bir gemiye takılı bir dizel deniz motoru.

1.3 Bu kuralın 1.1 paragrafı hükümlerine bakılmaksızın, İdare, motorun takılı olduğu geminin yalnızca, geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devletin sınırları içindeki limanlara veya açık deniz terminalerine seferler yapması şartıyla, 19 Mayıs 2005'ten önce inşa edilmiş bir gemiye takılı herhangi bir dizel deniz motorunu veya bu tarihten önce büyük bir dönüşümden geçmiş herhangi bir deniz dizel motorunu, bu kuralın uygulanmasından muaf tutabilir.

Büyük Tadilat

2.1 Bu kural kapsamında, *büyük tadilat*, bu kuralın 3, 4 veya 5.1.1 paragraflarında belirtilen standartlara göre henüz onaylanmamış bir dizel deniz motorunda 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında yapılan aşağıdaki özelliklere sahip bir değişiklik anlamına gelir:

- .1 motorun bir dizel deniz motoru ile değiştirilmesi veya ek bir dizel deniz motoru takılması veya
- .2 revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunda tanımlandığı gibi motorda herhangi bir önemli değişikliğin yapılması veya
- .3 motorun maksimum sürekli nominal gücünün, motorun orijinal belgesinde yazan maksimum sürekli nominal gücüne kıyasla %10'dan fazla artırılması.

2.2 Bir dizel deniz motorunun aynı olmayan bir dizel deniz motoruyla değiştirilmesini veya ek bir dizel deniz motorunun takılmasını içeren büyük bir dönüşüm için, motorun değiştirilmesi veya eklenmesi sırasında bu kuralda yer alan standartlar geçerli olacaktır. Yalnızca motorların değiştirilmesi durumunda, yeni motorun bu kuralın 5.1.1 paragrafında (Sınıf III) belirtilen standartları karşılaması mümkün değilse, Örgütün hazırladığı yönergeler dikkate alınarak bu yeni motor bu kuralın 4. paragrafında (Sınıf II) belirtilen standartları karşılamalıdır.¹³

2.3 Bu kuralın 2.1.2 veya 2.1.3 paragraflarında bahsedilen bir dizel deniz motoru aşağıdaki standartları karşılayacaktır:

- .1 1 Ocak 2000 tarihinden önce inşa edilen gemiler için bu kuralın 3. paragrafında belirtilen standartlar uygulanır ve

¹³ Bkz. Sınıf III sınır değerini karşılaması gerekmeyen özdeş olmayan yeni motorlarla ilgili olarak MARPOL Ek VI'nin 13.2.2 sayılı kuralında öngörüldüğü gibi 2013 tarihli Yönerge (MEPC.230(65) sayılı karar)

- .2 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında inşa edilen gemiler için, geminin inşa edildiği tarihte yürürlükte olan standartlar uygulanır.

Sınıf I¹⁴

3. Bu Ek'in 3. kuralına tabi olarak, 1 Ocak 2000'de veya sonrasında ve 1 Ocak 2011'den önce inşa edilmiş bir gemiye takılı bir dizel deniz motorunun çalıştırılması, motordan çıkan azot oksit emisyonunun (toplam ağırlıklı NO₂ emisyonu olarak hesaplanır) belirtilen sınırlar dahilinde olduğu durumlar dışında yasaktır. Burada n = nominal motor devri (dakikada gerçekleşen krank mili devri):

- .1 17,0 g/kWh (n 130 rpm'den az olduğunda);
.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh (n 130 veya daha fazla ancak 2.000 rpm'den az olduğunda);
.3 9,8 g/kWh (n 2.000 rpm veya daha fazla olduğunda).

Sınıf II

4 Bu Ek'in 3. kuralına tabi olarak, 1 Ocak 2011'de veya sonrasında inşa edilmiş bir gemiye takılı bir dizel deniz motorunun çalıştırılması, motordan çıkan azot oksit emisyonunun (toplam ağırlıklı NO₂ emisyonu olarak hesaplanır) belirtilen sınırlar dahilinde olduğu durumlar dışında yasaktır. Burada n = nominal motor devri (dakikada gerçekleşen krank mili devri):

- .1 14,4 g/kWh (n 130 rpm'den az olduğunda);
.2 $44 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh (n 130 veya daha fazla ancak 2.000 rpm'den az olduğunda);
.3 7,7 g/kWh (n , 2.000 rpm veya üzerinde olduğunda).

Sınıf III

5.1 Bu Ek'in 3. kuralına tabi olarak, bu kuralın 6. paragrafı kapsamında Sınıf III NOx kontrolü için belirlenmiş bir emisyon kontrol alanında (NOx Sınıf III emisyon kontrol alanı), bir gemiye takılı bir deniz dizel motorunun çalıştırılması aşağıdaki durumlarda yasaktır:

- .1 motordan çıkan azot oksit emisyonlarının (toplam ağırlıklı NO₂ emisyonu olarak hesaplanır) aşağıda belirtilen sınırlar dahilinde olduğu durumlar dışında haricinde. Burada n = nominal motor devri (dakikada gerçekleşen krank mili devri):
.1 3,4 g/kWh (n 130 rpm'den az olduğunda);
.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh (n 130 veya daha fazla ancak 2.000 rpm'den az olduğunda);
.3 2,0 g/kWh (n , 2.000 rpm veya üzerinde olduğunda).
aşağıdaki durumlarda:
.2 bu gemi:

¹⁴ Bkz. Sınıf I motorların belgelendirilmesi ve değişiklikleriyle ilgili NOx Teknik Kodunun uygulanmasına ilişkin Yönerge (MEPC.1/Circ.679).

- .1 Ocak 2016'da veya sonrasında inşa edilmişse ve Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanında veya Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi Emisyon Kontrol Alanında faaliyet gösteriyorsa;
 - .2 1 Ocak 2021'de veya sonrasında inşa edilmişse ve Baltık Denizi Emisyon Kontrol Alanında veya Kuzey Denizi Emisyon Kontrol Alanında faaliyet gösteriyorsa;
 - .3 gemi, bu kuralın 5.1.2 paragrafında tanımlanan emisyon kontrol alanı dışında bir NOx Sınıf III emisyon kontrol alanında faaliyet gösteriyorsa ve bu emisyon kontrol alanının kabul edildiği tarihte veya sonrasında veya NOx Sınıf III emisyon kontrol alanını tayin eden değişiklikte belirtilen daha sonraki bir tarihte (hangisi daha sonraysa) inşa edilmişse.
- 5.2 Bu kuralın 5.1.1 paragrafında belirtilen standartlar aşağıdakiler için geçerli değildir:
- .1 Bu Sözleşmenin Ek I'nin 1.19 sayılı kuralında tanımlandığı gibi, özel olarak tasarlanmış ve yalnızca eğlence amaçlı kullanılan ve uzunluğu (L) 24 metreden daha az olan bir gemiye takılı bir dizel deniz motoru veya
 - .2 geminin, tasarım veya inşa sınırlamaları nedeniyle bu kuralın 5.1.1 paragrafında belirtilen standartlara uyamayacağı idarenin kabul edeceği bir şekilde gösterilirse, belgelerinde yazan kombine dizel motor itme gücü 750 Kw'den daha az olan, gemiye takılı bir dizel deniz motoru veya
 - .3 Bu Sözleşmenin Ek I'nin 1.19 sayılı kuralında tanımlandığı gibi, özel olarak tasarlanmış ve yalnızca eğlence amaçlı kullanılan, uzunluğu (L) 24 metre veya üzerinde olan, 1 Ocak 2021'den önce inşa edilmiş ve 500 grostonun altındaki bir gemiye takılı bir dizel deniz motoru.
- 5.3 Bu kuralın 5.1 paragrafının geçerli olduğu bir gemiye takılı, hem Sınıf II hem de Sınıf III sertifikasına sahip veya sadece Sınıf II sertifikasına sahip deniz dizel motorlarının sınıfı ve açık/kapalı durumu, NOx Sınıf III emisyon kontrol alanına giriş ve çıkışta veya böyle bir alanda açma/kapama durumu değiştiğinde, geminin tarih, saat ve konumu ile birlikte idare tarafından öngörüldüğü şekilde seyir defterine veya elektronik kayıt defterine¹⁵ kaydedilecektir.
- 5.4 Yeni inşa edilmiş bir geminin emniyet gereklilikleri nedeniyle gaz yakıt veya gaz içerikli yük taşımaması gerektiği ve bu nedenle faaliyetlerin bir NOx Sınıf III emisyon kontrol alanında bulunan bir tersanede veya başka bir onarım tesisinde gerçekleştirildiği durumlarda, geminin inşası ve deniz testlerinin hemen ardından veya geminin dönüştürülmesi, onarılması ve/veya bakımının yapılmasından veya geminin bakım veya onarımından önce ve sonra meydana gelen, bu kuralın 5.1 paragrafına tabi bir deniz dizel motorundan kaynaklanan azot oksit emisyonları, aşağıdaki koşulların yerine getirilmesi kaydıyla geçici olarak muaf tutulur.
- .1 motorun, Sınıf II NOx sınır değerlerini karşılaması ve
 - .2 geminin tersane veya diğer onarım tesisine ya da tersane veya diğer onarım tesisinden doğrudan hareket etmesi, muafiyet süresi boyunca yüklemeye veya

¹⁵ Bkz. MARPOL kapsamında elektronik kayıt defterlerinin kullanımına ilişkin Yönergeler (MEPC.312(74) sayılı karar)

boşaltma yapmaması ve tersane veya diğer onarım tesisinin bulunduğu liman Devleti tarafından belirtilen tüm ek özel rota gerekliliklerine uyması.

- 5.5 Bu kuralın 5.4 paragrafında açıklanan muafiyet yalnızca aşağıdaki dönemler için geçerlidir:
- .1 yeni inşa edilmiş bir gemi için, deniz testleri de dahil olmak üzere geminin tersaneden teslim edildiği anda başlayan ve geminin doğrudan NOx Sınıf III emisyon kontrol alanından/alanlarından çıktığı veya çift yakıtlı bir motora sahip bir geminin doğrudan NOx Sınıf III emisyon kontrol alanından/alanlarından çıktığı veya doğrudan NOx Sınıf III emisyon kontrol alanında/alanlarında bulunan gemi için uygun en yakın gaz yakıt ikmal tesisine gittiği anda sona eren dönem;
 - .2 dönüşüm, bakım veya onarımdan geçen bir Sınıf II motoru olan bir gemi için, geminin NOx Sınıf III emisyon kontrol alanına/alanlarına girdiği ve doğrudan tersane veya diğer onarım tesisine gittiği anda başlayan ve geminin tersaneden veya diğer onarım tesisinden çıkarıldığı ve deniz testleri yapıldıktan sonra NOx Sınıf III emisyon kontrol alanından/alanlarından doğrudan çıktığı anda sona eren dönem veya
 - .3 Dönüşüm, bakım veya onarımdan geçen çift yakıtlı motora sahip bir gemi için, emniyet gereklilikleri nedeniyle gemide gaz yakıt veya gaz içerikli yük bulunmamasının gerektiği durumlarda, geminin NOx Sınıf III emisyon kontrol alanına/alanlarına girdiği veya NOx Sınıf III emisyon kontrol alanında/alanlarında gazdan arındırılıp doğrudan bir tersane veya başka bir onarım tesisine doğru yol almaya başladığı andan itibaren başlayan ve geminin tersane veya onarım tesisinden çıkarılıp doğrudan NOx Sınıf III emisyon kontrol alanından/alanlarından çıktığı veya doğrudan NOx Sınıf III emisyon kontrol alanında/alanlarında bulunan gemi için uygun en yakın gaz yakıt ikmal tesisine gittiği anda sona eren dönem.

Emisyon kontrol alanı

6 Bu kural kapsamında, bir NOx Sınıf III emisyon kontrol alanı, bu Ek'in III. lahikasında belirtilen kriterler ve prosedürlere uygun olarak Örgüt tarafından belirlenen herhangi bir liman alanı da dahil olmak üzere herhangi bir deniz sahasıdır. NOx Sınıf III emisyon kontrol alanları şunlardır:

- .1 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanı;
- .2 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi Emisyon Kontrol Alanı;
- .3 Bu Sözleşmedeki Ek I'de kural 1.11.2'de tanımlanan Baltık Denizi alanı ve
- .4 Bu Sözleşmedeki Ek V'te kural 1.14.6'da tanımlanan Kuzey Denizi alanı.

1 Ocak 2000'den önce inşa edilmiş bir gemiye takılı dizel deniz motorları

7.1 Bu kuralın 1.1.1 paragrafına bakılmaksızın, 1 Ocak 1990'da veya sonrasında, ancak 1 Ocak 2000'den önce inşa edilmiş bir gemiye takılı olan, 5.000 kW'den fazla çıkış gücüne ve 90 litre veya daha fazla silindir hacmine sahip bir dizel deniz motoru, bu motor için onaylanmış bir yöntemin¹⁶ Tarafardan birinin İdaresi tarafından belgelendirilmesi ve bu belgeye ilişkin bildirim onaylayan İdare tarafından Örgüte sunulması şartıyla, bu kuralın 7.4 paragrafında belirtilen emisyon sınır değerlerine uygun olacaktır.¹⁷ Bu paragrafta uygunluk, aşağıdakilerden biriyle gösterilecektir:

- .1 onaylı yöntemin varlığının geminin Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası üzerinde uygun bir şekilde gösterilmesi de dahil olmak üzere, onaylanmış yöntem dosyasında belirtilen doğrulama prosedürünün kullanıldığı bir sözveyde teyit edildiği üzere, belgelenmiş onaylı yöntemin kurulumu veya
- .2 motorun bu kuralın 3, 4 veya 5.1.1 paragraflarında belirtilen sınırlar dahilinde çalıştığı doğrulayan bir tasdik ve geminin Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi Belgesinde motor tasdikinin uygun bir şekilde gösterilmesi.

7.2 Bu kuralın 7.1 paragrafı, paragraf 7.1'deki bildirim tevdii edilmesinden 12 ay veya daha fazla bir süre sonra gerçekleşen ilk yenileme sözveyine kadar geçerlidir. Onaylanmış bir yöntemin kurulacağı bir geminin sahibi, elde etmek için elinden gelen her şeyi yapmasına rağmen, onaylanmış yöntemin piyasadan temin edilemediğini İdarenin kabul edeceği bir şekilde gösterebilirse, bu onaylanmış yöntem, onaylanmış yöntemin piyasadan temin edilebilir hale gelmesinden sonrasında gerçekleşen geminin bir sonraki yıllık sözveyinden önce kurulacaktır.

7.3 1 Ocak 1990'da veya sonrasında, ancak 1 Ocak 2000'den önce inşa edilmiş bir gemiye takılı olan, 5.000 kW'tan fazla çıkış gücüne ve 90 L veya daha fazla silindir hacmine sahip bir deniz dizel motoruna ilişkin olarak, IAPP Belgesinde, bu kuralın 7.1 paragrafının geçerli olduğu bir dizel deniz motoru için aşağıdakilerden biri belirtilecektir:

- .1 bu kuralın 7.1.1 paragrafı uyarınca onaylanmış bir yöntemin uygulanmış olduğu;
- .2 bu kuralın 7.1.2 paragrafı uyarınca motorun tasdik edildiği;
- .3 bu kuralın 7.2 paragrafında açıklandığı gibi onaylanmış bir yöntemin henüz piyasadan temin edilebilir olmadığı veya
- .4 onaylanmış bir yöntemin uygulanabilir olmadığı.

7.4 Bu Ek'in 3. kuralına tabii olarak, bu kuralın 7.1 paragrafında açıklanan bir dizel deniz motorunun çalıştırılması, motordan çıkan azot oksit emisyonunun (toplam ağırlıklı NO₂ emisyonu olarak hesaplanır) belirtilen sınırlar dahilinde olduğu durumlar dışında yasaktır. Burada n = nominal motor devri (dakikada gerçekleşen krank mili devri):

- .1 17,0 g/kWh (n 130 rpm'den az olduğunda);
- .2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh (n 130 veya daha fazla ancak 2.000 rpm'den az olduğunda) ve

¹⁶ Bkz. onaylanmış yöntem süreciyle ilgili 2014 tarihli Yönerge (MEPC.243/66) sayılı karar).

¹⁷ Bkz. MARPOL Ek VI'nin 13.7.1 sayılı kuralı kapsamında öngöröldüğü gibi, onaylanmış bir yöntemin belgelendirilmesini kapsayan, bir İdare tarafından Örgüte sunulacak bilgilere ilişkin 2014 tarihli Yönerge (MEPC.242/66) sayılı karar).

.3 9,8 g/kWh (*n*, 2.000 rpm veya üzerinde olduğunda).

7.5 Onaylanmış bir yöntemin belgelendirilmesi, revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunun 7. bölümüne uygun bir şekilde yapılacak ve aşağıdaki doğrulamaları içerecektir:

- .1 onaylanmış yöntemin hesaplanan etkisinin, revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunda belirtilen uygun test döngüsüne göre ölçüldüğü şekilde motor gücünü %1,0'den fazla düşürmeyeceğinin, yakıt tüketimini %2,0'den fazla artırmayacağını veya motor dayanıklılığını veya güvenilirliğini olumsuz etkilemeyeceğinin onaylanmış yöntemin uygulandığı temel dizel deniz motorunun tasarımcısı tarafından doğrulanması ve
- .2 bu kuralın 7.4 paragrafında belirtilen standardı karşılamak için onaylanmış yöntemle azaltılan NO_x miktarı ile bu onaylanmış yöntemi satın alma ve kurma maliyetinin karşılaştırılması sonucunda belirlendiği şekilde, onaylanmış yöntemin maliyetinin aşırı olmadığına dair doğrulama.¹⁸

Belgelendirme

8 Revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodu, bu kuralda belirtilen standartlar için belgelendirme, test ve ölçüm prosedürlerinde uygulanır.

9 Revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunda belirtilen NO_x emisyonlarını belirleme prosedürlerinin, motorun normal çalışma koşullarını temsil etmesi amaçlanmıştır. Beyin tertibatları ve irrasyonel emisyon kontrol stratejileri bu amaca zarar verdiğinden bunlara izin verilmez. Bu kural, motoru ve/veya yardımcı ekipmanlarını hasar veya arıza ile sonuçlanabilecek çalışma koşullarına karşı korumak veya motorun çalıştırılmasını kolaylaştırmak için kullanılan yardımcı kontrol cihazlarının kullanılmasını engellemez.

Kural 14

Kükürt oksitler (SO_x) ve partikül madde

Genel gereklilikler

1 Bir gemide kullanılan veya kullanılmak üzere taşınan yakıtın kükürt içeriği k/k %0,50'yi geçmeyecektir.

2 Gemilerde kullanılmak üzere tedarik edilen artık yakıtın dünya genelindeki ortalama kükürt içeriği, Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak izlenecektir.¹⁹

¹⁸ Onaylanmış bir yöntemin maliyeti, aşağıdaki maliyet etkinliği (Ce) formülüne göre hesaplanan 375 Özel Çekme Hakları/metrik ton NO_x'i geçemez:

$$Ce = \frac{\text{Cost of approved method} \cdot 10^6}{\text{Power (KW)} \cdot 0.768 \cdot 6,000 \text{ (hours/year)} \cdot 5 \text{ (years)} \cdot \Delta\text{NO}_x \text{ (g/kWh)}}$$

Bkz. Revize edilmiş MARPOL Ek VI'nin 13.7.5 numaralı kuralındaki maliyet etkinliği formülüne ilişkin tanımlar (MEPC.1/Circ.678).

¹⁹ Bkz. Gemilerde kullanılmak üzere tedarik edilen yakıtların dünya genelindeki ortalama kükürt içeriğinin izlenmesine ilişkin 2020 tarihli Yönerge (MEPC.326(75) sayılı karar).

Emisyon kontrol alanlarındaki gereklilikler

3 Bu kural kapsamında, bir emisyon kontrol alanı bu Ek'in III. lahikasında belirtilen kriter ve prosedürlere uygun olarak herhangi bir liman alanı da dahil olmak üzere Örgüt tarafından belirlenen herhangi bir diğer deniz sahasıdır. Bu kural kapsamındaki emisyon kontrol alanları şunlardır:

- .1 bu Sözleşmedeki Ek I'de kural 1.11.2'de tanımlanan Baltık Denizi alanı;
- .2 bu Sözleşmedeki Ek V'te kural 1.14.6'da tanımlanan Kuzey Denizi alanı;
- .3 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan Kuzey Amerika Emisyon Kontrol Alanı ve
- .4 bu Ek'in VII. lahikasında verilen koordinatlarla tanımlanan Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi Emisyon Kontrol Alanı.

4 Bir gemi bir emisyon kontrol alanı içinde faaliyet gösterirken, gemide kullanılan yakıtın kükürt içeriği k/k %0,10'dan fazla olmayacaktır.

5 Bu kuralın 1. ve 4. paragraflarında bahsedilen yakıtın kükürt içeriği, bu Ek'in 18. kuralında öngörüldüğü şekilde yakıtın tedarikçisi tarafından belgelendirilir.

6 Bu kuralın 4. paragrafına uymak için ayrı yakıtlar kullanan ve bu kuralın 3. paragrafında belirtilen bir emisyon kontrol alanına giren veya bir emisyon kontrol alanından çıkan gemiler, bir emisyon kontrol alanına girmeden önce, yakıt servis sisteminin, bu yönetmeliğin 4. paragrafında belirtilen kükürt içeriğini aşan tüm yakıtlardan tamamen temizlenmesi için yeterli zaman verilerek yakıt değişiminin nasıl yapılacağını gösteren yazılı bir prosedüre sahip olacaktır. Bir emisyon kontrol alanına girmeden önce veya böyle bir alandan çıktıktan sonra herhangi bir yakıt değişim operasyonunun tamamlandığı tarih, saat ve o andaki geminin konumunun yanı sıra her bir tanktaki düşük kükürlü yakıtların miktarı, idare tarafından öngörülen elektronik kayıt defterine²⁰ kaydedilir.

7 Bu kuralın 3. paragrafı uyarınca belirli bir emisyon kontrol alanını belirleyen bir değişikliğin yürürlüğe girmesinin hemen ardından ilk 12 ay boyunca, bu emisyon kontrol alanında faaliyet gösteren gemiler, bu kuralın 4. ve 6. paragraflarındaki gerekliliklerden ve bu kuralın 4. paragrafı ile ilgili olduğu sürece, bu kuralın 5. paragrafındaki gerekliliklerden muafır.

Kullanımda olan ve gemideki yakıtlardan numunesi alımı ve testlerin gerçekleştirilmesi

8 Bir Tarafın yetkili makamı, kullanımdaki veya gemideki yakıtın alınan numunenin analiz edilmesini şart koşarsa bu analiz, yakıtın kullanılan veya kullanım için taşınan yakıtın bu kuraldaki 1. veya 4. paragraflarda yer alan gereklilikleri karşıladığının belirlenmesi için bu Ek'in VI. lahikasında belirtilen doğrulama prosedürüne uygun olarak yapılacaktır. Kullanımdaki yakıttan numune alımı, Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak gerçekleştirilecektir.²¹ Gemide taşınan yakıtın numune alımı, Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak gerçekleştirilecektir.²²

²⁰ Bkz. MARPOL kapsamında elektronik kayıt defterlerinin kullanımına ilişkin Yönergeler (MEPC.312(74) sayılı karar)

²¹ Bkz. gemilerde kullanılan akaryakıtın kükürt içeriğinin doğrulanması için gemide numune alınmasına ilişkin 2019 tarihli Yönerge (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

²² Bkz. bir gemide kullanılması veya kullanım için taşınması amaçlanan yakıtın gemide numune alınmasına ilişkin 2020 tarihli Yönerge (MEPC.1/Circ.889).

- 9 Alınan numune, yetkili makâmın temsilcisi tarafından gemi temsilcisinin huzurunda kurulan özgün bir tanımlama yöntemi ile mühürlenecektir. Gemiye, bir kopya numuneyi saklama seçeneği sunulacaktır.

Kullanımdaki yakıttan numune alma noktası

10 Bu Ek'in 5. ve 6. kullarına tabi olan her gemi için, Örgüt tarafından hazırlanan kılavuzlar dikkate alınarak gemide kullanılan yakıtın temsili numunelerinin alınması amacıyla numune alma noktası/noktaları yerleştirilecek veya belirlenecektir.²³

11 1 Nisan 2022'den önce inşa edilmiş bir gemi için, paragraf 10'da bahsedilen numune alma noktası/noktaları, 1 Nisan 2023'te veya sonrasında bu Ek'in 5.1.2 kuralında tanımlandığı şekilde ilk yenileme sürveyinden geç olmayacak şekilde yerleştirilecek veya belirlenecektir.

12 Yukarıdaki 10. ve 11. paragrafların gereklilikleri, tahrik veya gemide çalıştırma için yanma gerçekleştirilmesi amacıyla düşük parlama noktalı bir yakıtta uygun bir yakıt servisi sistemi için geçerli değildir.

13 Bir Tarafın yetkili makâmı, uygun olduğu şekilde, gemide kullanılan yakıtın bu kurala uygun olduğunu doğrulamak için yakıttan temsili numune(ler) almak amacıyla donatılmış veya belirlenmiş numune alma noktalarını/noktalarını kullanacaktır. Tarafın yetkili makâmı tarafından yakıt numunelerinin alınması, geminin gereksiz yere geciktirilmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılacaktır.

Kural 15

Uçucu organik bileşikler

1 Bir tankerden kaynaklanan uçucu organik bileşik (UOB) emisyonları, bir Tarafın yetkisi altındaki bir liman veya limanlarda veya bir terminal veya terminalerde düzenlemeye tabi tutulacaksa, bu kuralın hükümlerine göre düzenlemeye tabi tutulacaktır.

2 UOB emisyonları için tankerleri düzenlemeye tabi tutan bir Taraf, Örgüte bir bildirimde bulunacaktır.²⁴ Bu bildirim, kontrol edilecek tankerlerin boyutları, buhar emisyon kontrol sistemleri gerektiren yükler ve bu kontrolün geçerlilik tarihi hakkındaki bilgileri içerecektir. Bildirim, geçerlilik tarihinden en az altı ay önce yapılacaktır.

3 Tankerlerden kaynaklanan UOB emisyonlarının düzenlemeye tabi tutulacağı limanları veya terminaleri belirleyen bir Taraf, bu sistemler için Örgüt tarafından oluşturulan emniyet standartlarını²⁵ dikkate alarak o Tarafça onaylanan buhar emisyon kontrol sistemlerinin, belirlenmiş herhangi bir limanda ve terminalde kullanıma sunulmasını ve geminin uygun olmayan bir şekilde gecikmesini önleyecek bir şekilde ve güvenli olarak işletilmesini sağlayacaktır.

²³ Bkz. gemilerde kullanılan akaryakıtın kükürt içeriğinin doğrulanması için gemide numune alınma ilişkin 2019 tarihli Yönerge (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

²⁴ Bkz. Uçucu organik bileşik (UOB) emisyonlarının düzenlemeye tabi tutulacağı limanlar veya terminaler hakkında Örgüte gönderilecek bildirim (MEPC.1/Circ.509).

²⁵ Bkz. Buhar emisyonu kontrol sistemlerine ilişkin Standartlar (MSC/Circ.585).

4 Örgüt, Taraflarca belirlenen liman ve terminalerin bir listesini diğer Taraflara ve Örgütün Üye Devletlerine bilgilendirme amacıyla dağıtacaktır.

5 Bu kuralın 1. paragrafının geçerli olduğu bir tankere, bu sistemler için Örgüt tarafından oluşturulan emniyet standartları²⁵ dikkate alınarak İdare tarafından onaylanmış bir buhar emisyonu toplama sistemi temin edilir ve ilgili yüklerin yüklenmesi sırasında bu sistem kullanılır. Bu kurala uygun olarak buhar emisyon kontrol sistemlerinin kurulu olduğu bir liman veya terminal, bu kuralın 2. paragrafında belirtilen geçerlilik tarihinden itibaren üç yıllık bir süre için buhar toplama sistemleri ile donatılmamış tankerleri kabul edebilir.

6 Ham petrol taşıyan bir tanker, İdare tarafından onaylanmış bir UOB yönetim planını gemide bulundurur ve uygular.²⁶ Bu plan, Örgüt tarafından oluşturulan yönergeler dikkate alınarak hazırlanacaktır. Plan her gemiye özel olacak ve planda asgari olarak:

- .1 yükün yüklenmesi, denizden geçişi ve boşaltılması sırasında UOB emisyonlarını en aza indirmeye yönelik yazılı prosedürler sunulacak;
- .2 ham petrol yıkama sonucunda meydana gelen ek UOB göz önünde bulundurulacak;
- .3 planın uygulanmasından sorumlu kişi belirlenecek ve
- .4 uluslararası seferler yapan gemiler için, kaptan ve zabıtların çalışma dili kullanılacak ve kaptan ve zabıtların çalışma dili İngilizce, Fransızca veya İspanyolca değilse, bu dillerden birine tercümesi de yer alacaktır.

7 Bu kural, yalnızca yükleme ve muhafaza sistemlerinin metan olmayan UOB'lerin gemide güvenli bir şekilde tutulmasına veya karaya güvenli bir şekilde çıkarılmasına olanak tanıyorsa gaz taşıyıcıları için de geçerli olacaktır.²⁷

Kural 16

Gemide atık yakımı

1 Bu kuralın 4. paragrafında belirtilenler dışında, gemide atık yakma işlemi yalnızca gemideki yakma fırınında gerçekleştirilir.

2 Aşağıdaki maddelerin gemide yakılması yasaktır:

- .1 Ek I, II veya III'e tabi olan yüklerin kalıntıları veya kontamine olmuş ilgili ambalaj malzemeleri;
- .2 poliklorlu bifeniller (PCB'ler);
- .3 Ek V'te tanımlandığı gibi eser miktarda ağır metalden fazlasını içeren çöpler;

²⁵ Bkz. *Bir UOB yönetim planının hazırlanmasına ilişkin Yönerge* (MEPC.185/59) sayılı karar. Ayrıca bkz. *UOB yönetim planlarının hazırlanmasına yardımcı olmak için sistemler ve operasyon hakkındaki teknik bilgiler* (MEPC.1/Circ.680) ve *UOB yönetim planlarının hazırlanması ve güncellenmesini kolaylaştırmak için bir buhar basıncı kontrol sistemi hakkındaki teknik bilgiler* (MEPC.1/Circ.719).

²⁷ Bkz. *Dökme Halde Sivılaştırılmış Gaz Taşıyan Gemilerin Yapım ve Ekipmanlarına İlişkin Uluslararası Kod* (IBC Kodu).

- .4 halojen bileşikleri içeren rafine petrol ürünleri;
 - .5 gemide üretilmeyen artma çamuru ve çamur yağı ve
 - .6 egzoz gazı temizleme sistemi kalıntıları.
- 3 IMO Tip Onay Belgelerinin²⁸ düzenlendiği gemi yakma fırınları haricinde, polivinil klorürlerin (PVC'ler) gemide yakılması yasaktır.
- 4 Bir geminin normal çalışması sırasında oluşan artma çamuru ve çamur yağının gemide yakılması işlemi ana veya yardımcı enerji santralinde veya kazanlarda yapılabilir, ancak limanlarda ve haliçlerde gerçekleştirilmeyecektir.
- 5 Bu kuralda yer alan hiçbir unsur:
- .1 değiştirildiği şekliyle 1972 tarihli Atıkların ve Diğer Maddelerin Boşaltılması Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme ve buna ilişkin 1996 tarihli Protokolde öngörülen denizde çöp yakma yasaklarını veya diğer gereklilikleri etkilemez
 - veya
 - .2 bu kuralın gerekliliklerini karşılayan veya aşan alternatif tasarımlı gemi termal atık artma cihazlarının geliştirilmesini, kurulmasını ve işletilmesini engellemez.
- 6.1 Bu kuralın 6.2 numaralı paragrafında belirtilenler dışında, 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında inşa edilmiş bir gemideki her bir yakma fırını veya 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında bir gemiye kurulan her bir yakma fırını, bu Ek'in IV. İlahisinde yer alan gereklilikleri karşılayacaktır. Bu paragrafa tabi olan her bir yakma fırını, Örgüt tarafından oluşturulan gemi yakma fırınlarına ilişkin standart şartname dikkate alınarak İdare tarafından onaylanacaktır;²⁹
- 6.2 İdare, geminin yalnızca bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devletin egemenlik veya yargı yetkisine tabi sularda sefer yapması şartıyla, 19 Mayıs 2005 tarihinden önce gemide kurulu herhangi bir yakma fırını için bu kuralın 6.1 paragrafının uygulanmasından hariç tutulmasına izin verilebilir.
- 7 Bu kuralın 6.1 paragrafının gerekliliklerine uygun olarak kurulan yakma fırınları, üniteyle birlikte muhafaza edilmesi gereken ve bu Ek'in IV. zeyilinin 2. paragrafında açıklanan sınırlar dahilinde yakma fırınının nasıl çalıştırılacağına açıklayan, üretici tarafından hazırlanmış bir kullanım kılavuzu ile birlikte verilir.
- 8 Bu kuralın 6.1 paragrafının gerekliliklerine uygun olarak kurulmuş bir yakma fırınının çalıştırılmasından sorumlu personel, bu kuralın 7. paragrafının gerektirdiği şekilde üreticinin kullanım kılavuzunda sağlanan rehberliği uygulayacak şekilde eğitim alacaktır.

²⁸ MARPOL Ek V'in uygulanmasına yönelik revize edilmiş yönerge (MEPC.92(45) sayılı kararla değiştirildiği şekliyle MEPC.59(33) sayılı karar) veya Gemide yakma fırınları için standart şartname (MEPC.93(45) sayılı kararla değiştirildiği şekliyle MEPC.76(40) sayılı karar) veya MARPOL Ek V'in uygulanmasına ilişkin 2012 tarihli yönerge (MEPC.239(65) sayılı karar ile değiştirildiği şekliyle MEPC.219(63) sayılı karar) veya Gemide yakma fırınları için 2014 tarihli standart şartname (MEPC 244(66) sayılı karar) veya MARPOL Ek V'in uygulanmasına ilişkin 2017 tarihli yönergeye (MEPC.295(71) sayılı karar) uygun olarak verilen Tip Onay Sertifikalan.

²⁹ Bkz. Gemide yakma fırınlarına ilişkin 2014 tarihli standart şartname (MEPC.244(66) sayılı karar) veya gemide yakma fırınlarına ilişkin standart şartname (MEPC.93(45) ile değiştirildiği şekliyle MEPC.76(40) sayılı karar) ve Gemide yakma fırınlarının tip onayı (MEPC.1/Circ.793).

9 Bu kuralın 6.1 paragrafının gerekliliklerine uygun olarak kurulan yakma fırınları için, ünitenin çalıştığı her zaman yanma odası gaz çıkış sıcaklığı izlenecektir. Yakma fırınının sürekli beslemeli tipte olması durumunda, yanma odası gaz çıkış sıcaklığı 850°C'nin altındayken üniteye atık beslemesi yapılmayacaktır. Yakma fırınının parti yüklü tipte olması durumunda, ünite, çalıştırdıktan sonra beş dakika içinde yanma odası gaz çıkış sıcaklığının 600°C'ye ulaşacağı ve daha sonra 850°C'den az olmayacak bir sıcaklıkta sabit kalacağı şekilde tasarlanacaktır.

Kural 17

Kabul tesisleri

1 Her bir Taraf, aşağıdakileri karşılamak için yeterli tesislerin sağlanmasını taahhüt eder:

- .1 gemilerden çıkarıldığında ozon inceltici maddelerin ve bu maddeleri içeren ekipmanların alınması için onarım limanlarını kullanan gemilerin ihtiyaçları;
- .2 egzoz gazı temizleme sisteminden çıkan egzoz gazı temizleme kalıntılarının kabulü için limanlarını, terminallerini veya onarım limanlarını kullanan gemilerin ihtiyaçları;

gemiler için gereksiz gecikmeye neden olmadan ve

- .3 gemilerden çıkarıldığında ozon inceltici maddelerin ve bu maddeleri içeren ekipmanların kabulü için gemi söküm tesislerindeki ihtiyaçlar.

2 Gelişmekte olan küçük ada Devletleri³⁰, bu Devletlerin kendine özgü koşulları nedeniyle, bu kuralın 1. paragrafındaki gereklilikleri karşılamamın tek pratik yolunun bölgesel düzenlemeler olduğu durumlarda, bu gereklilikleri bu tür düzenlemelerle karşılayabilir. Bölgesel bir düzenlemeye katılan taraflar, Örgüt tarafından hazırlanan yönergeleri dikkate alarak bir Bölgesel Kabul Tesisleri Planı hazırlayacaktır.³¹

Düzenlemeye katılan her bir Tarafın Hükümeti, bu Sözleşmenin Taraflarına dağıtılması için Örgüte aşağıdaki hususları istişare edecektir:

- .1 Bölgesel Kabul Tesisleri Planında Yönergelerin nasıl dikkate alındığı;
- .2 belirlenen Bölgesel Gemi Atık Kabul Merkezlerinin detayları ve
- .3 sadece sınırlı tesislere sahip limanların detayları.

3 Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak bir Tarafın belirli bir limanı veya terminali bu kuralın 1. paragrafında atıfta bulunan maddeleri yönetmek ve işlemek için gerekli endüstriyel altyapıdan uzaktaysa veya böyle bir altyapıya sahip değilse ve bu nedenle, bu tür maddeleri kabul edemiyorsa, söz konusu Taraf, bu bilgilerin Örgütün tüm Taraflarına ve Üye Devletlerine sunulması ve uygun adımların atılması için bu liman veya terminal hakkında Örgütü bilgilendirecektir. Örgüt bu tür bilgileri sağlayan her bir Taraf, bu maddeleri yönetmek ve işlemek için kabul tesislerinin mevcut olduğu limanları ve terminallerini de Örgüte bildirecektir.

³⁰ Bkz. *Bir bölgesel alım tesisleri planının hazırlanmasına ilişkin 2012 tarihli Yönerge* (MEPC.221(63) sayılı karar).

³¹ Bkz. *MARPOL Ek VI kapsamındaki kabul tesisleri için 2011 tarihli Yönerge* (MEPC.199(62) sayılı karar).

4 Taraflardan her biri, bu kural kapsamında öngörülen tesislerin mevcut olmadığı veya yetersiz olduğunun iddia edildiği tüm durumları Örgüt Üyelerine iletmek üzere Örgüte bildirecektir.

Kural 18

Yakıtların ulaşılabilirliği ve kalitesi

Yakıtların ulaşılabilirliği

- 1 Taraflardan her biri, bu Eke uygun yakıtların ulaşılabilirliğini organize etmek için tüm uygun adimleri atar ve limanlarında ve terminallerinde uygun yakıtların ulaşılabilirliğini Örgüte bildirir.
- 2.1 Bir Taraf, bir geminin bu Ek'te belirtilen uygun yakıtlara ilişkin standartlara uygun olmadığını tespit ederse, Tarafın yetkili makamı gemiden aşağıdakileri talep etme hakkına sahip olacaktır:
 - .1 uygunluğu sağlamaya çalışmak için gerçekleştirilen eylemlerin bir kaydının sunulması ve
 - .2 sefer planına uygun olarak uygun yakıt satın almaya çalıştığına ve planlandığı yerde sağlanmaması durumunda, bu yakıt için alternatif kaynaklar bulmaya çalışıldığına ve uygun yakıtı elde etmek için ellerinden gelen her şeyi yapmalarına rağmen, söz konusu yakıtın satın alınmadığına dair kanıtların sunulması.
- 2.2 Uygunluğun sağlanması için geminin amaçlanan seferden sapması veya seferi uygun olmayan bir şekilde geciktirmesi istenmemelidir.
- 2.3 Bir gemi bu kuralın 2.1 paragrafında belirtilen bilgileri sunarsa, ilgili Taraf kontrol önlemlerin alınmaması da dahil olmak üzere, gerçekleştirilmesi gereken uygun eylemi belirlemek için tüm ilgili koşulları ve sunulan kanıtları dikkate alacaktır.
- 2.4 Bir gemi, uygun yakıt satın alamadığı zaman, ilgili varış limanının yetkili makamını veya idaresini bilgilendirir.
- 2.5 Bir Taraf, gemi tarafından uygun yakıt bulunamadığına dair kanıtlar sunulduğunda Örgütü bilgilendirir.

Yakıt kalitesi

- 3 Bu Ek'in geçerli olduğu gemilere teslim edilen ve bu gemilerde kullanılan yakma amaçlı yakıt aşağıdaki gereklilikleri karşılayacaktır:
 - .1 bu kuralın 3.2 paragrafında belirtilen durumlar dışında:
 - .1.1 yakıt, petrol rafinajından elde edilen hidrokarbonların bir kısmını olacaktır. Bu, performansın bazı yönlerini iyileştirmeye yönelik küçük miktarlarda katkı maddelerinin dahil edilmesine engel teşkil etmez;
 - .1.2 yakıt inorganik asit içermeyecektir ve
 - .1.3 yakıt, aşağıdaki özelliklere sahip herhangi bir ilave madde veya kimyasal atık içermeyecektir:

- .1 gemilerin emniyetini tehlikeye sokan veya makinelerin performansını olumsuz bir şekilde etkileyen veya
 - .2 personel için zararlı olan veya
 - .3 genel olarak ek hava kirliliğine sebep olan;
- 2 petrol rafinasyonu dışındaki yöntemlerle elde edilen yakma amaçlı bir yakıt:
- .2.1 bu Ek'in 14. kuralında öngörülen kükürt içeriğini aşmayacak;
 - .2.2 bir motorun, kural 13'ün 3, 4, 5.1.1 ve 7.4. paragraflarında öngörülen NO_x emisyon sınır değerini aşmasına neden olmayacak;
 - .2.3 inorganik asit içermeyecek veya
 - .2.4.1 gemilerin emniyetini tehlikeye sokmayacak veya makinelerin performansını olumsuz bir şekilde etkilemeyecek veya
 - .2.4.2 personel için zararlı olmayacak veya
 - .2.4.3 genel olarak ek hava kirliliğine sebep olmayacaktır.
- 4 Bu kural, katı haldeki kömür veya nükleer yakıtlar için geçerli değildir. Bu kuralın 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 ve 9.4 paragrafları sıvılaştırılmış doğal gaz, sıkıştırılmış doğal gaz veya sıvılaştırılmış petrol gazı gibi gaz yakıtlar için geçerli değildir. Bir gemiye, özellikle gemide yakma amacıyla kullanılması için teslim edilen gaz yakıtların kükürt içeriği tedarikçi tarafından belgelenecektir.
- 5 Bu Ek'in 5 ve 6. kurallarına tabi olan her gemi için, gemiye teslim edilen ve gemide kullanılan yakma amaçlı yakıtın ayrıntıları, aşağı olarak bu Ek'in V. lahikasında belirtilen bilgileri içeren bir yakıt teslim belgesi aracılığıyla kayıt altına alınır.
- 6 Yakıt teslim belgesi, gemide tüm makul zamanlarda denetim için hazır bulundurulacak bir yerde tutulur. Bu belge, yakıt gemiye teslim edildikten sonraki üç yıl boyunca saklanır.
- 7.1 Bir Tarafın yetkili makâmı, bu Ek'in geçerli olduğu herhangi bir gemideki yakıt teslim belgesini gemi kendi limanındayken veya açık deniz terminalindeyken inceleyebilir, her bir teslim belgesinin kopyasını alabilir ve gemi kaptanından veya gemiden sorumlu kişiden her kopyanın aslına uygun bir suret olduğunu tasdik etmesini isteyebilir. Yetkili makam ayrıca, belgenin verildiği limanla istisnâlerde bulunarak her bir belgenin içeriğini doğrulayabilir.
- 7.2 Bir yakıt teslim belgesinin incelenmesi ve yetkili makam tarafından bu kuraldaki paragraf 7.1 uyarınca onaylı kopyalarının alınması işlemi, geminin gereksiz yere gecikmesine neden olmadan mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde yapılır.

8.1 Yakıt teslim belgesinin yanında, Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak teslim edilen yakıtın temsili bir numunesi yer alacaktır.³² Numune, ikmal operasyonlarının tamamlanmasından sonra tedarikçinin temsilcisi ve kaptan veya yakıttan sorumlu zabıt tarafından mühürlenecek ve imzalanacak ve yakıt önemli ölçüde tüketilinceye kadar, ancak her halükârda teslimat tarihinden itibaren en az 12 ay süre boyunca geminin kontrolü altında tutulacaktır.

8.2 Bir Taraf temsili numunenin analiz edilmesini talep ederse bu, yakıtın bu Ek'in VI. Lahikasının gerekliliklerini karşılayıp karşılamadığını belirlemek için Ek VI'da belirtilen doğrulama prosedürüne uygun olarak yapılır.

9 Taraflar, belirledikleri uygun makamların aşağıdakileri yapmasını sağlamayı taahhüt eder:

- .1 yerel yakıt tedarikçilerinin kaydının tutulması;
- .2 bu kuralda öngörüldüğü şekilde, yakıt tedarikçisi tarafından yakıtın bu Ek'in 14. ve 18. kurallarının gerekliliklerini karşıladığının tasdik edildiği yakıt teslim belgesinin ve yakıt numunesinin yerel tedarikçiler tarafından sunulmasının istenmesi;
- .3 yerel tedarikçilerin, gerektiğinde liman Devleti tarafından denetim ve doğrulama için en az üç yıl süreyle yakıt teslim belgesinin bir kopyasını saklamalarının istenmesi;
- .4 yakıt teslim belgesinde belirtilenlere uymayan bir yakıt teslim ettiği tespit edilen yakıt tedarikçileri aleyhinde gerekli işlemlerin yapılması;
- .5 bu Ek'in 14. veya 18. kurallarının gerekliliklerine uygun olmayan bir yakıt alan tüm gemilerin İdareye bildirilmesi ve
- .6 yakıt tedarikçilerinin bu Ek'in 14 veya 18. kurallarında belirtilen gereklilikleri yerine getirmedeği tüm durumların, Örgütün Taraflarına ve Üye Devletlerine iletilmek üzere Örgüte bildirilmesi.

10. Taraflarca gerçekleştirilen liman Devleti denetimleriyle bağlantılı olarak, Taraflar ayrıca aşağıdakileri taahhüt ederler:

- .1 uygun olmayan bir yakıtın teslim edilmesi durumunda, yetkisi altında bir yakıt teslim belgesi düzenlenen Tarafın veya Taraf olmayan bir ülkenin tüm ilgili bilgiler sunularak bilgilendirilmesi ve
- .2 uygun olmadığı tespit edilen yakıtın uygun hale getirilmesi için gereken düzeltici önlemlerin alınmasının sağlanması.

11. Sık ve düzenli liman seferleriyle tarifeli hizmetler veren 400 groston ve üzerindeki her gemi için, bir İdare, başvurudan ve etkilenen Devletlerle istişareden sonra, bu kuralın 6. paragrafına uygunluğunun, bu Ek'in 14 ve 18. kurallarına uygunluğa ilişkin benzer bir kesinlik sağlayan alternatif bir şekilde belgelendirilebileceğine karar verebilir.

³² Bkz. Revize edilmiş MARPOL Ek VI'ya uygunluğunun belirlenmesi için yakıttan numune alınmasına ilişkin 2009 tarihli Yönerge (MEPC.182(59) sayılı karar).

BÖLÜM 4 – ULUSLARARASI DENİZ TAŞIMACILIĞININ KARBON YOĞUNLUĞUNA İLİŞKİN KURALLAR

Kural 19 *Uygulama*

- 1 Bu bölüm, 400 groston ve üzerindeki tüm gemiler için geçerlidir.
- 2 Bu bölümün hükümleri aşağıdakiler için geçerli değildir:
 - .1 yalnızca bayrağını taşımaya yetkili olduğu Devletin egemenlik veya yargı yetkisine tabi sularda seferler yapan gemiler. Ancak Taraflardan her biri, uygun önlemleri alarak, bu tür gemilerin makul ve uygulanabilir olduğu ölçüde, bu Ek'in 4. bölümünün gerekliliklerine uygun bir şekilde inşa edilmesini ve hareket etmesini sağlamalıdır.
 - .2 mekanik tahrikli olmayan gemiler ve tahriklerine bakılmaksızın FPSO'lar ve FSU'lar ve sondaj kuleleri de dahil olmak üzere platformlar.
- 3 Bu Ek'in 22, 23, 24 ve 25. kuralları, geleneksel olmayan tahrik sistemine sahip gemiler için geçerli değildir, ancak kural 22 ve 24, kural 2.2.1'de tanımlandığı gibi 1 Eylül 2019'da veya sonrasında teslim edilen ve geleneksel olmayan tahrik sistemine sahip kruvaziyer yolcu gemileri ve geleneksel veya geleneksel olmayan tahrik sistemine sahip LNG taşıyıcılar için geçerliyse, kural 23 ve 25, geleneksel olmayan tahrik sistemine sahip kruvaziyer yolcu gemileri ve geleneksel veya geleneksel olmayan tahrik sistemine sahip LNG taşıyıcıları için geçerlidir. 22, 23, 24, 25 ve 28. kurallar, Kutup Kodunda tanımlandığı şekilde A kategorisindeki gemiler için geçerli değildir.
- 4 Bu kuralın 1. paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, İdare, 400 groston ve üzeri bir geminin bu Ek'teki kural 22 ve 24'e uyma zorunluluğundan vazgeçebilir.
- 5 Bu kuralın 4. paragrafı hükmü, aşağıdaki özelliklere sahip 400 groston ve üzerindeki gemiler için geçerli değildir:
 - .1 inşa sözleşmesi 1 Ocak 2017'de veya sonrasında imzalanmış olan veya
 - .2 bir inşa sözleşmesi yoksa omurgası 1 Temmuz 2017'de veya sonrasında yerleştirilen veya benzer bir inşa aşamasında olan veya
 - .3 teslim tarihi 1 Temmuz 2019 veya sonrasında olan veya
 - .4 1 Ocak 2017 tarihinde veya sonrasında bu Ek'in 2.2.17 numaralı kuralında tanımlandığı gibi bu Ek'in 5.4.2 ve 5.4.3 numaralı kurallarının geçerli olmasına neden olan büyük bir dönüşümden geçirilmiş yeni veya mevcut bir gemi.
- 6 4. paragrafın uygulanmasına izin veren veya bu paragrafın uygulanmasını askıya alan, geri çeken veya kendi bayrağını taşımaya yetkili bir gemiye söz konusu paragrafın uygulanmasını reddeden bir Tarafın İdaresi, mevcut Protokolün Taraflarının bilgilendirilmesi için Örgüte olayın ayrıntılarını derhal bildirecektir.

Kural 20

Amaç

Bu bölümün amacı, *Gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin ilk IMO Stratejisinde* belirtilen hedef seviyeler esas alınarak uluslararası deniz taşımacılığının karbon yoğunluğunu azaltmaktır.³³

Kural 21

İşlevsel gereklilikler

Bu Ek'te kural 20'de belirtilen amaca ulaşmak için, bu bölümün geçerli olduğu bir gemi, karbon yoğunluğunu azaltmak için aşağıdaki işlevsel gerekliliklere uygun olacaktır:

- .1 bu Ek'in 22, 23, 24 ve 25 numaralı kuralları uyarınca teknik karbon yoğunluğu gereklilikleri ve
- .2 bu Ek'in 26, 27 ve 28 numaralı kuralları uyarınca operasyonel karbon yoğunluğu gereklilikleri.

Kural 22

Elde Edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (elde edilen EEDI)

1 Elde edilen EEDI, bu Ek'teki kural 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 ila 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22, ve 2.2.26 ila 2.2.29'da yer alan kategorilerden biri veya daha fazlasına giren aşağıdaki gemiler için hesaplanacaktır:

- .1 her yeni gemi;
- .2 büyük bir dönüşüm geçiren her yeni gemi ve
- .3 İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edilecek kadar kapsamlı bir büyük dönüşüm geçirmiş her yeni veya mevcut gemi.

Elde edilen EEDI, her gemiye özel olacak ve enerji verimliliği açısından geminin tahmini performansını gösterecek ve elde edilen EEDI'nın hesaplanması için gerekli bilgileri içeren ve hesaplama sürecini gösteren EEDI teknik dosyası ile birlikte saklanacaktır. Elde edilen EEDI, EEDI teknik dosyasına dayalı olarak, İdare veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş tarafından doğrulanacaktır.³⁴

- 2 Elde edilen EEDI, Örgüt tarafından oluşturulan yönergeler³⁵ dikkate alınarak hesaplanacaktır.
- 3 Bu Ek'in 24. kuralına tabi olan her gemi için, İdare veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş, gerekli ve elde edilen EEDI değerlerini ve ilgili bilgileri, Örgüt

³³ *Gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin ilk IMO Stratejisi* (MEPC.304(72) sayılı karar)

³⁴ Bkz. Örgüt tarafından değiştirilebilecek şekliyle, MEPC.237(65) sayılı karar ile Örgüt tarafından kabul edilen Tanınmış Kuruluşlar Kodu (RO Kodu).

³⁵ Bkz. *Yeni gemiler için elde edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksini hesaplama yöntemine ilişkin 2018 tarihli Yönerge* (MEPC.322(74) ve MEPC.332(76) sayılı kararlarla değiştirildiği şekliyle MEPC.306(73) sayılı karar).

tarafından hazırlanmış yönergeleri³⁶ dikkate alarak ve aşağıdaki zaman sınırlamalarına uyarak elektronik araçlarla Örgüte bildirecektir:

- .1 bu Ek'in 5.4 kuralı kapsamında öngörülen sürveyin tamamlanmasından sonraki yedi ay içinde veya
- .2 1 Nisan 2022'den önce teslim edilen bir gemi için 1 Nisan 2022'yi takip eden yedi ay içinde.

Kural 23

Elde Edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (elde edilen EEXI)

1 Elde edilen EEXI, bu Ek'teki kural 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 ila 2.2.16, 2.2.22 ve 2.2.26 ila 2.2.29'da yer alan kategorilerden biri veya daha fazlasına giren aşağıdaki gemiler için hesaplanacaktır:

- .1 her gemi ve
- .2 büyük bir dönüşüm geçiren her gemi.

Elde edilen EEXI, her gemiye özel olacak ve enerji verimliliği açısından geminin tahmini performansını gösterecek ve elde edilen EEXI'nın hesaplanması için gerekli bilgileri içeren ve hesaplama sürecini gösteren EEXI teknik dosyası ile birlikte saklanacaktır. Elde edilen EEXI, EEXI teknik dosyasına dayalı olarak, İdare veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş tarafından doğrulanacaktır.³⁷

2 Elde edilen EEXI, Örgüt tarafından oluşturulan yönergeler³⁸ dikkate alınarak hesaplanacaktır.

3 Bu kuralın 1. paragrafına bakılmaksızın, bu Ek'in 22. geçerli olduğu her gemi için, İdare tarafından veya bu Ek'in 22.1 kuralına göre usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluş tarafından doğrulanan elde edilen EEDI, elde edilen EEDI'nin değeri, bu Ek'in 25. kuralında öngörülen gerekli EEXI değerine eşit veya bundan daha düşüğe, elde edilen EEXI olarak kullanılabilir. Bu durumda, elde edilen EEXI, EEDI teknik dosyasına dayalı olarak doğrulanacaktır.

Kural 24

Asgari EEDI

1 Kural 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 ila 2.2.16, 2.2.22 ve 2.2.26 ila 2.2.29'da yer alan kategorilerden biri veya daha fazlasına giren ve bu bölümün geçerli olduğu her bir:

- .1 yeni gemi,
- .2 büyük bir dönüşüm geçiren yeni gemi ve

³⁶ Bkz. *Yeni gemiler için elde edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksini hesaplama yöntemine ilişkin 2018 tarihli Yönerge* (MEPC.322(74) ve MEPC.332(76) sayılı kararlarla değiştirildiği şekliyle MEPC.308(73) sayılı karar).

³⁷ Bkz. Örgüt tarafından değiştirilebilecek şekliyle, MEPC.237(65) sayılı karar ile Örgüt tarafından kabul edilen Tanınmış Kuruluşlar Kodu (RO Kodu).

³⁸ Elde edilen Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI) hesaplama yöntemine ilişkin 2021 tarihli Yönerge (MEPC.333(76) sayılı karar).

- 3 İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edilecek kadar kapsamlı bir büyük dönüşüm geçirmiş yeni veya mevcut gemi elde edilen EEDI aşağıdaki gibi olacaktır:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = \left(1 - \frac{X}{100}\right) \cdot \text{Reference line value}$$

burada X, EEDI referans hattına göre gerekli EEDI için tablo 1'de belirtilen indirgeme faktörüdür.

- 2 İdare tarafından yeni inşa edilmiş bir gemi olarak kabul edilecek kadar kapsamlı bir büyük dönüşüme uğramış her yeni ve mevcut gemi için, elde edilen EEDI hesaplanacak ve dönüşüm sözleşmesinin yapıldığı tarihte veya böyle bir sözleşme olmaması durumunda dönüşümün başlangıç tarihinde dönüştürülen geminin boyutu ve türü için geçerli indirgeme faktörü ile bu kuralın 1. paragrafının gereklerini karşılayacaktır.

Tablo 1 – EEDI referans hattına göre EEDI için indirgeme faktörleri (yüzde olarak)

Gemi Tipi	Boyut	Aşama 0 1 Oca 2013 - 31 Ara 2014	Aşama 1 1 Oca 2015 - 31 Ara 2019	Aşama 2 1 Oca 2020 - 31 Mar 2024	Aşama 2 1 Oca 2020 - 31 Ara 2024	Aşama 3 1 Nis 2022 ve sonrası	Aşama 3 1 Oca 2025 ve sonrası
Dökme yük gemisi	20.000 DWT ve üzeri	0	10		20		30
	10.000 ve üzeri ancak 20.000 DWT'den az	-	0-10*		0-20*		0-30*
Gaz taşıyıcı	15.000 DWT ve üzeri	0	10	20		30	
	10.000 ve üzeri ancak 15.000 DWT'den az	0	10		20		30
	2.000 ve üzeri ancak 10.000 DWT'den az	-	0-10*		0-20*		0-30*
Tanker	20.000 DWT ve üzeri	0	10		20		30
	4.000 ve üzeri ancak 20.000 DWT'den az	-	0-10*		0-20*		0-30*
Konteyner gemisi	200.000 DWT ve üzeri	0	10	20		50	
	120.000 ve üzeri ancak 200.000 DWT'den az	0	10	20		45	
	80.000 ve üzeri ancak 120.000 DWT'den az	0	10	20		40	
	40.000 ve üzeri ancak 80.000 DWT'den az	0	10	20		35	
	15.000 ve üzeri ancak 40.000 DWT'den az	0	10	20		30	
	10.000 ve üzeri ancak 15.000 DWT'den az	-	0-10*	0-20*		15-30*	
Genel Yük gemileri	15.000 DWT ve üzeri	0	10	15		30	

Gemi Tipi	Boyut	Aşama 0 1 Oca 2013 – 31 Ara 2014	Aşama 1 1 Oca 2015 – 31 Ara 2019	Aşama 2 1 Oca 2020 – 31 Mar 2022	Aşama 2 1 Oca 2020 – 31 Ara 2024	Aşama 3 1 Nis 2022 ve sonrası	Aşama 3 1 Oca 2025 ve sonrası
	3.000 ve üzeri ancak 15.000 DWT'den az	-	0-10*	0-15*		0-30*	
Frigorifik	5.000 DWT ve üzeri	0	10		15		30
	3.000 ve üzeri ancak 5.000 DWT'den az	-	0-10*		0-15*		0-30*
Kombine taşıyıcı	20.000 DWT ve üzeri	0	10		20		30
	4.000 ve üzeri ancak 20.000 DWT'den az	-	0-10*		0-20*		0-30*
LNG taşıyıcı***	10.000 DWT ve üzeri	-	10**	20		30	
Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcısı)***	10.000 DWT ve üzeri	-	5**		15		30
Ro-ro yük gemisi***	2.000 DWT ve üzeri	-	5**		20		30
	1.000 ve üzeri ancak 2.000 DWT'den az	-	0-5**, **		0-20*		0-30*
Ro-ro yolcu gemisi***	1.000 DWT ve üzeri	-	5**		20		30
	250 ve üzeri ancak 1.000 DWT'den az	-	0-5**, **		0-20*		0-30*
Geleneksel olmayan tahrikli kruvaziyer yolcu gemisi***	85.000 GT ve üzeri	-	5**	20		30	
	25.000 ve üzeri ancak 85.000 GT'den az	-	0-5**, **	0-20*		0-30*	

* Gemi boyutuna bağlı olarak iki değer arasında doğrusal olarak enterpolasyon yapılacak indirgeme faktörü. İndirgeme faktörünün daha düşük değeri, daha küçük gemi boyutu için uygulanacaktır.

** Aşama 1, bu gemiler için 1 Eylül 2015'te başlamaktadır.

*** İndirgeme faktörü, kural 2'nin 2.1 paragrafında tanımlandığı gibi, 1 Eylül 2019'da veya sonrasında teslim edilen gemiler için geçerlidir.

Not: "*" işareti, gerekli EEDI'nin geçerli olmadığı anlamına gelir.

3 Referans hattı değerleri aşağıdaki gibi hesaplanacaktır:

$$\text{Referans hattı değeri} = a \cdot b^{-c}$$

burada a, b ve c, tablo 2'de verilen parametrelerdir.

Tablo 2 – Farklı gemi tipleri için referans değerlerin belirlenmesine yönelik parametreler

Kural 2'de tanımlanan gemi tipi	a	b	c
2.2.5 Dökme yük gemisi	961,79	DWT ≤ 279.000 ise geminin DWT'si DWT > 279.000 ise 279.000	0,477
2.2.7 Kombine taşıyıcı	1.219,00	Geminin DWT'si	0,488
2.2.9 Konteyner gemisi	174,22	Geminin DWT'si	0,201
2.2.11 Geleneksel olmayan tahrikli kruvaziyer yolcu gemisi	170,84	Geminin GT'si	0,214
2.2.14 Gaz taşıyıcısı	1.120,00	Geminin DWT'si	0,456
2.2.15 Genel yük gemisi	107,48	Geminin DWT'si	0,216
2.2.16 LNG taşıyıcısı	2.253,7	Geminin DWT'si	0,474
2.2.22 Soğutmalı yük taşıyıcısı	227,01	Geminin DWT'si	0,244
2.2.26 Ro-ro yük gemisi	1405,15 1686,17*	Geminin DWT'si DWT ≤ 17.000* ise geminin DWT'si DWT > 17.000* ise 17.000	0,498
2.2.27 Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcısı)	(DWT/GT) ^{0,7} • 780,36 DWT/GT < 0,3 ise 1.812,63 DWT/GT ≥ 0,3 ise	Geminin DWT'si	0,471
2.2.28 Ro-ro yolcu gemisi	752,16 902,59*	Geminin DWT'si DWT ≤ 10.000* ise geminin DWT'si DWT > 10.000* ise 10.000	0,381
2.2.29 Tanker	1.218,80	Geminin DWT'si	0,488

* 2. aşamadan itibaren kullanılacaktır.

4 Bir geminin tasarımı, tablo 2'de belirtilen gemi tipi tanımlarından birden fazlasının kapsamına girmesine olanak tanıyorsa, gemi için gerekli EEDI, gereken en katı (en düşük) EEDI olacaktır.

5 Bu kuralın geçerli olduğu her gemi için, kurulu tahrik gücü, Örgüt tarafından hazırlanacak yönergelerde tanımlandığı şekilde olumsuz koşullar altında geminin manevra kabiliyetini korumak için ihtiyaç duyulan tahrik gücünden az olmayacaktır.³⁹

6 Aşama 1'in başında ve Aşama 2'nin ortasında, Örgüt, teknolojik gelişmelerin durumunu gözden geçirecek ve gerekli olduğu kanıtlanırsa, zaman dilimlerini, ilgili gemi tipleri için EEDI referans hattı parametrelerini ve bu kuralda belirtilen indirgeme oranlarını değiştirecektir.

Kural 25

Gerekli EEXI

1 Kural 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 ila 2.2.16, 2.2.22 ve 2.2.26 ila 2.2.29'da yer alan kategorilerden biri veya daha fazlasına giren ve bu bölümün geçerli olduğu:

- .1 her gemi ve
- .2 büyük bir dönüşüm geçiren her gemi,

elde edilen EEXI aşağıdaki gibi olacaktır:

$$\text{Attained EEXI} \leq \text{Required EEXI} = \left(1 - \frac{Y}{100}\right) \cdot \text{EEDI reference line value}$$

burada Y, EEDI referans hattına göre gerekli EEXI için Tablo 3'te belirtilen indirgeme faktörüdür.

Tablo 3 – EEDI referans hattına göre EEXI için indirgeme faktörleri (yüzde olarak)

Gemi tipi	Boyut	İndirgeme faktörü
Dökme yük gemisi	200.000 DWT ve üzeri	15
	20.000 ve üzeri ancak 200.000 DWT'den az	20
	10.000 ve üzeri ancak 20.000 DWT'den az	0-20*
Gaz taşıyıcı	15.000 DWT ve üzeri	30
	10.000 ve üzeri ancak 15.000 DWT'den az	20
	2.000 ve üzeri ancak 10.000 DWT'den az	0-20*
Tanker	200.000 DWT ve üzeri	15
	20.000 ve üzeri ancak 200.000 DWT'den az	20

³⁹ Bkz. Olumsuz koşullarda gemilerin manevra kabiliyetini korumak için gereken asgari tahrik gücünün belirlenmesine ilişkin 2013 tarihli ara yönerge (MEPC.255(67)) ve MEPC.262(68) sayılı kararlar ile değiştirildiği haliyle MEPC.232(65)); konsolide metin: MEPC.1/Circ.850/Rev.2 ve Olumsuz koşullarda gemilerin manevra kabiliyetini korumak için gerekli asgari tahrik gücünün belirlenmesine ilişkin yönerge (MEPC.1/Circ.850/Rev.3).

Gemi tipi	Boyut	İndirgeme faktörü
	4.000 ve üzeri ancak 20.000 DWT'den az	0-20*
Konteyner gemisi	200.000 DWT ve üzeri	50
	120.000 ve üzeri ancak 200.000 DWT'den az	45
	80.000 ve üzeri ancak 120.000 DWT'den az	35
	40.000 ve üzeri ancak 80.000 DWT'den az	30
	15.000 ve üzeri ancak 40.000 DWT'den az	20
	10.000 ve üzeri ancak 15.000 DWT'den az	0-20*
Genel yük gemisi	15.000 DWT ve üzeri	30
	3.000 ve üzeri ancak 15.000 DWT'den az	0-30*
Frigorifik	5.000 DWT ve üzeri	15
	3.000 ve üzeri ancak 5.000 DWT'den az	0-15*
Kombine taşıyıcı	20.000 DWT ve üzeri	20
	4.000 ve üzeri ancak 20.000 DWT'den az	0-20*
LNG taşıyıcısı	10.000 DWT ve üzeri	30
Ro-ro yük gemisi (araç taşıyıcısı)	10.000 DWT ve üzeri	15
Ro-ro yük gemisi	2.000 DWT ve üzeri	5
	1.000 ve üzeri ancak 2.000 DWT'den az	0-5*
Ro-ro yolcu gemisi	1.000 DWT ve üzeri	5
	250 ve üzeri ancak 1.000 DWT'den az	0-5*
Geleneksel olmayan tahrikli kruvaziyer yolcu gemisi	85.000 GT ve üzeri	30
	25.000 ve üzeri ancak 85.000 GT'den az	0-30*

* Gemi boyutuna bağlı olarak iki değer arasında doğrusal olarak enterpolasyon yapılacak indirgeme faktörü. İndirgeme faktörünün daha düşük değeri, daha küçük gemi boyutu için uygulanacaktır.

- 2 EEDI referans hattı değerleri, bu Ek'in 24.3 ve 24.4 numaralı kurallarına göre hesaplanacaktır. Ro-ro yük gemileri ve ro-ro yolcu gemileri için, bu Ek'in 24.3 sayılı kuralına göre 2. aşama ve sonrasında kullanılacak referans hattı değerine atıfta bulunulacaktır.

3 Örgüt tarafından hazırlanan tüm yönergeleri dikkate alarak, bu kuralın etkinliğini değerlendirmek için Örgüt tarafından 1 Ocak 2026'ya kadar bir inceleme yapılacaktır. Taraflar, bu incelemeye dayanarak, bu kuralda yapılan değişiklikleri kabul etmeye karar verirse, bu değişiklikler bu Sözleşmenin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilecek ve yürürlüğe girecektir.

Kural 26

Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP)

1 Her gemi, gemiye özel bir Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) bulunduracaktır. Bu, geminin Emniyet Yönetim Sisteminin (SMS) bir parçasını oluşturabilir. SEEMP, Örgüt tarafından oluşturulan yönergeler⁴⁰ dikkate alınarak hazırlanacak ve gözden geçirilecektir.

2 5.000 groston ve üzeri bir gemi için SEEMP, bu Ek'in 27.1 numaralı kuralında öngörülen verileri toplamak için kullanılacak metodolojinin bir tanımını ve verileri geminin İdaresine raporlamak için kullanılacak süreçleri içerecektir.

3 Bu Ek'te kural 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 ila 2.2.16, 2.2.22 ve 2.2.26 ila 2.2.29'daki kategorilerden biri veya daha fazlasına giren 5.000 groston ve üzeri bir gemi için:

- .1 1 Ocak 2023 tarihinde veya öncesinde SEEMP şunları içerecektir:
 - .1 bu Ek'in 28 numaralı kuralında öngörülen geminin elde edilen yıllık operasyonel CII değerini hesaplamak için kullanılacak metodolojinin bir tanımını ve bu değeri geminin İdaresine raporlamak için kullanılacak süreçler;
 - .2 gelecek üç yıl için bu Ek'in 28. kuralında belirtildiği gibi gerekli yıllık operasyonel CII;
 - .3 gelecek üç yıl boyunca gerekli yıllık operasyonel CII'nin nasıl sağlanacağını belgeleyen bir uygulama planı ve
 - .4 bir öz değerlendirme ve iyileştirme prosedürü.
- 2 Üç yıl üst üste D olarak derecelendirilen veya bu Ek'in 28. kuralına göre E olarak derecelendirilen bir gemi için, SEEMP, gerekli yıllık operasyonel CII'yi sağlamaya yönelik düzeltici eylemler planını içermek üzere bu Ek'in 28.8 kuralına göre gözden geçirilecektir.
- 3 SEEMP, Örgüt tarafından hazırlanacak yönergeler dikkate alınarak doğrulamaya ve şirket denetimlerine tabi olacaktır.

Kural 27

Gemi yakıt tüketim verilerinin toplanması ve raporlanması

1 2019 takvim yılından itibaren, 5.000 gros ton ve üzeri her gemi, SEEMP'de yer alan metodolojiye göre, o ve sonraki her takvim yılı veya ilgili kısmı için bu Ek'in IX. lahikasında belirtilen verileri toplayacaktır.

⁴⁰ Bkz. Bir gemi enerji verimliliği yönetim planının (SEEMP) hazırlanmasına ilişkin 2016 tarihli yönerge (MEPC.282(70) sayılı karar).

- 2 Bu kuralın 4, 5 ve 6. paragraflarında belirtilen durumlar haricinde, her takvim yılının sonunda, gemi, uygun olduğu şekilde, o takvim yılında veya onun bir bölümünde toplanan verileri bir araya getirecektir.
- 3 Bu kuralın 4, 5 ve 6. paragraflarında belirtilen durumlar haricinde, gemi, her takvim yılının bitiminden sonraki üç ay içinde, İdareye veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluşa⁴¹, bu Ek'in IX. lahikasında belirtilen her bir veri için toplam değeri elektronik olarak ve Örgüt tarafından geliştirilecek standart bir format kullanılarak raporlayacaktır.⁴²
- 4 Bir geminin bir İdareden diğerine devri halinde, gemi, devrin tamamlandığı gün veya buna mümkün olduğu kadar yakın bir tarihte, kaybeden İdareye veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluşa⁴¹ bu Ek'in IX. lahikasında belirtildiği gibi, o İdareye tekbül eden takvim yılının dönemi için toplu verileri ve o İdarenin önceden talebi üzerine, ayrıştırılmış verileri raporlayacaktır.
- 5 Bir geminin bir şirketten başkasına geçmesi halinde, gemi, değişikliğin tamamlandığı gün veya buna mümkün olduğu kadar yakın bir tarihte, İdaresine veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluşa⁴¹ bu Ek'in IX. lahikasında belirtildiği gibi, şirkete tekbül eden takvim yılının dönemi için toplu verileri ve İdaresinin talebi üzerine, ayrıştırılmış verileri raporlayacaktır.
- 6 Aynı anda bir İdareden diğerine ve bir şirketten diğerine geçiş olması halinde, bu kuralın 4. paragrafı uygulanacaktır.
- 7 Veriler, Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak İdare tarafından belirlenen prosedürlere göre doğrulanacaktır.⁴³
- 8 Bu kuralın 4, 5 ve 6. paragraflarında belirtilen durumlar dışında, önceki takvim yılı için bu Ek'in IX. lahikasında bahsedilen raporlanan verilerin temelini oluşturan ayrıştırılmış veriler, o takvim yılının sonundan itibaren en az 12 ay boyunca kolayca erişilebilir olacak ve talep üzerine İdarenin kullanımına sunulacaktır.
- 9 İdare, 5.000 groston ve üzeri kayıtlı gemileri tarafından bu Ek'in IX. lahikasında belirtilen raporlanan verilerin, bu gemilerin Uygunluk Beyanlarının düzenlenmesinden sonraki bir ay içinde elektronik olarak ve Örgüt tarafından oluşturulacak standart bir format kullanılarak IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veri Tabanına aktarılmasını sağlayacaktır.
- 10 IMO Gemi Yakıt Tüketim Veri Tabanına sunulan raporlanmış verilere dayanarak, Örgüt Genel Sekreteri, Deniz Çevresini Koruma Komitesine yıllık bir rapor sunarak toplanan verileri, eksik verilerin durumunu ve Komite tarafından istenebilecek diğer ilgili bilgileri özetleyecektir.
- 11 Örgütün Genel Sekreteri, bu Ek'in 28. kuralının geçerli olduğu bir geminin İdaresinin, o gemiye ilişkin olarak IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veri Tabanında önceki takvim yılının tamamı için raporlanan tüm verilere erişimini sağlayacaktır.

⁴¹ Bkz. Örgüt tarafından değiştirilebilecek şekliyle, MEPC.237(65) sayılı karar ile Örgüt tarafından kabul edilen Tanınmış Kuruluşlar Kodu (RO Kodu).

⁴² Bkz. *Bir gemi enerji verimliliği yönetim planının (SEEMP) hazırlanmasına ilişkin 2016 tarihli yönerge (SEEMP Yönergesi)* (MEPC.282(70) sayılı karar).

⁴³ Bkz. *Gemi yakıt tüketim verilerinin İdarece doğrulanmasına ilişkin 2017 tarihli yönerge* (MEPC.292(71) sayılı karar)

12 Örgütün Genel Sekreteri, belirli bir geminin tespit edilmesinin mümkün olmayacağı bir şekilde anonimleştirilmiş bir veri tabanı işletecektir. Taraflar, anonimleştirilmiş verilere sadece analiz ve değerlendirme yapmak için erişebileceklerdir.

13 IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veri Tabanı, Örgüt tarafından hazırlanacak yönergeler uyarınca Örgüt Genel Sekreteri tarafından hayata geçirilecek ve yönetilecektir.

Kural 28

Operasyonel karbon yoğunluğu

Elde edilen yıllık operasyonel karbon yoğunluğu göstergesi (elde edilen yıllık operasyonel CII)

1 2023 takvim yılının bitiminden sonra ve takip eden her takvim yılının bitiminden sonra, bu Ek'teki kural 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 ile 2.2.16, 2.2.22 ve 2.2.26 ile 2.2.29'daki kategorilerden biri veya daha fazlasına giren 5.000 groston ve üzerindeki her gemi, Örgüt tarafından hazırlanacak yönergeleri dikkate alarak ve bu Ek'in 27. kuralına uygun olarak toplanan verileri kullanarak, bir önceki takvim yılı için 1 Ocak ile 31 Aralık arasındaki 12 aylık dönem boyunca elde edilen yıllık operasyonel CCI'yi hesaplayacaktır.

2 Gemi, her takvim yılının bitiminden sonraki üç ay içinde, İdareye veya onun tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş herhangi bir kuruluşa, elde edilen yıllık operasyonel CII değerini elektronik olarak ve Örgüt tarafından geliştirilecek standart bir format kullanarak raporlayacaktır.

3 Bu kuralın 1 ve 2. paragraflarına bakılmaksızın, 1 Ocak 2023'ten sonra tamamlanan kural 27.4, 27.5 veya 27.6'da bahsedilen bir gemi devri durumunda gemi, devrin gerçekleştiği takvim yılının bitiminden sonra, Örgüt tarafından hazırlanacak yönergeleri dikkate alarak, bu Ek'teki kural 6.6 uyarınca doğrulama için kural 28.1 ve 28.2'ye uygun olarak devrin gerçekleştiği takvim yılında 1 Ocak ile 31 Aralık arasındaki 12 aylık dönemin tamamı için elde edilen yıllık operasyonel CII'yi hesaplayacak ve raporlayacaktır. Bu kuraldaki hiçbir şey, herhangi bir gemiyi bu Ek'teki kural 27 veya bu kural kapsamındaki raporlama yükümlülüklerinden muaf tutulmasını sağlamaz.

Gerekli yıllık operasyonel karbon yoğunluğu göstergesi (gerekli yıllık operasyonel CII)

4 Bu Ek'te kural 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 ile 2.2.16, 2.2.22 ve 2.2.26 ile 2.2.29'daki kategorilerden biri veya daha fazlasına giren 5.000 groston ve üzeri bir gemi için, gerekli yıllık operasyonel CII aşağıdaki gibi belirlenecektir:

$$\text{Required annual operation CII} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) \cdot CII_R$$

burada,

Z, belirli bir derecelendirme seviyesi dahilinde geminin operasyonel karbon yoğunluğunun sürekli iyileştirilmesini sağlamaya yönelik yıllık indirim faktörüdür ve

CII_R referans değerdir.

5 Yıllık indirim faktörü Z⁴⁴ ve referans değer CII_R, Örgüt tarafından hazırlanacak yönergeler dikkate alınarak tanımlanan değerler olacaktır.

⁴⁴ Yıllık indirim faktörü, her gemi kategorisine özeldir. Bu faktör, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin İlk IMO Stratejisinin (MEPC.304 (72) sayılı karar) hedeflerini karşılamak için aşamalı olarak artacak şekilde tanımlanmıştır.

Operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesi

6 *Elde edilen yıllık operasyonel CII, Örgüt tarafından hazırlanacak yönergeler dikkate alınarak, sırasıyla çok yüksek, yüksek, orta, düşük veya çok düşük performans seviyesini gösteren A, B, C, D veya E şeklindeki operasyonel karbon yoğunluğu derecelendirmesini belirlemek için İdare veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluş tarafından belgelendirilecek ve gerekli yıllık operasyonel CII ile karşılaştırılarak doğrulanacaktır. Derecelendirme seviyesi C, bu kuralın 4. paragrafında belirtilen gerekli yıllık operasyonel CII'ya eşdeğer değer olacaktır.*

Düzeltilici eylemler ve teşvikler

7 E olarak derecelendirilen veya art arda üç yıl boyunca D olarak derecelendirilen bir gemi, gerekli yıllık operasyonel CII'ya ulaşmak için bir düzeltici eylem planı hazırlayacaktır.

8 SEEMP, Örgüt tarafından hazırlanacak yönergeler dikkate alınarak, düzeltici eylem planını içerecek şekilde gözden geçirilecektir. Revize edilmiş SEEMP, tercihen, bu kuralın 2. paragrafına uygun olarak, elde edilen yıllık operasyonel CII ile birlikte, ancak her durumda yıllık operasyonel CII'nın raporlanmasıyla birlikte en geç 1 ay içinde, doğrulama için İdareye veya onun usulüne uygun olarak yetkilendirdiği herhangi bir kuruluşa sunulacaktır.

9 E olarak derecelendirilen veya üç yıl üst üste D olarak derecelendirilen bir gemi, revize edilmiş SEEMP'ye uygun olarak planlanan düzeltici eylemleri usulüne uygun olarak gerçekleştirecektir.

10 İdareler, liman yetkilileri ve diğer paydaşların, A veya B olarak derecelendirilen gemilere teşvikler sağlaması teşvik edilir.

İnceleme

11 Aşağıdakileri değerlendirmek için Örgüt tarafından 1 Ocak 2026'ya kadar bir inceleme yapılacaktır:

- .1 uluslararası deniz taşımacılığının karbon yoğunluğunun azaltılmasında bu kuralın etkinliği;
- .2 olası ek EEXI gereklilikleri de dahil olmak üzere güçlendirilmiş düzeltici eylemler veya diğer çözüm yollarına duyulan ihtiyaç;
- .3 uygulama mekanizmasının güçlendirilmesi ihtiyacı;
- .4 veri toplama sisteminin geliştirilmesi ihtiyacı ve
- .5 Z faktörü ve CII_r değerlerinin revizyonu.

Taraflar, bu incelemeye dayanarak, bu kuralda yapılan değişiklikleri kabul etmeye karar verirlerse, bu değişiklikler bu Sözleşmenin 16. maddesi hükümlerine uygun olarak kabul edilecek ve yürürlüğe girecektir.

Kural 29

*Gemilerin enerji verimliliğinin iyileştirilmesine ilişkin teknik iş birliği ve teknoloji transferinin teşvik edilmesi*⁴⁵

- 1 İdareler, teknik yardım talep eden Devletlere ve özellikle gelişmekte olan Devletlere, Örgüt ve diğer uluslararası kuruluşlarla iş birliği içinde, uygun olduğu şekilde doğrudan veya Örgüt aracılığıyla destek sağlayacaktır.
- 2 Bir Tarafın İdaresi, başta 19.4 ila 19.6 numaralı kurallar olmak üzere bu Ek'in 4. bölümünün gereklerini yerine getirmek için alınan önlemlere ilişkin olarak, özellikle gelişmekte olan Devletler olmak üzere teknik yardım talep eden Devletlerle bilgi alışverişini, teknolojinin geliştirilmesini ve transferini teşvik etmek için ulusal yasalarına, yönetmeliklerine ve politikalarına tabi olarak diğer Taraflarla aktif olarak iş birliği yapacaktır.

Bölüm 5 — Bu Ek'in hükümlerine uygunluğun doğrulanması

Kural 30

Uygulama

Taraflar, bu Ek'te yer alan yükümlülük ve sorumluluklarının yerine getirilmesinde Uygulama Kodu hükümlerini kullanacaktır.

Kural 31

Uygunluğun doğrulanması

- 1 Her bir Taraf, bu Eke uygunluğu ve bu Ek'in uygulanmasını doğrulamak için kullanılan denetim standardına uygun olarak Örgüt tarafından periyodik denetimlere tabi tutulacaktır.
- 2 Örgütün Genel Sekreteri, Örgüt tarafından hazırlanan yönergelere dayalı olarak Denetim Planını uygulama sorumluluğuna sahip olacaktır.⁴⁶
- 3 Her bir Taraf, Örgüt tarafından hazırlanan yönergelere dayalı olarak, bulguları ele almak için bir eylem programının denetimi ve uygulanmasını kolaylaştırmaktan sorumlu olacaktır.⁴⁶
- 4 Tüm Tarafların denetimi:
 - .1 Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak, Örgüt Genel Sekreteri tarafından oluşturulan genel bir plana dayalı olacak ve
 - .2 Örgüt tarafından hazırlanan yönergeler dikkate alınarak periyodik aralıklarla gerçekleştirilecektir.

⁴⁵ Bkz. *Gemilerin enerji verimliliğinin iyileştirilmesine ilişkin teknik iş birliği ve teknoloji transferinin teşviki* (MEPC.229(65) sayılı karar) ve *MARPOL Ek VI'nin 4. bölümünde yer alan kuralların uygulanması için hükümetler arasındaki teknolojik iş birliğine ilişkin model anlaşma* (MEPC.1/Circ.861).

⁴⁶ Bkz. *IMO Üye Devlet Denetim Planına İlişkin Çerçeve ve Prosedürler* (A.1067(28) sayılı karar).

Lahika I

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi (IAPP) Sertifikası Formu (kural 8)

ULUSLARARASI HAVA KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ BELGESİ

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmede (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) değişiklik yapan 1997 tarihli Protokolün hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)
Yetkili:
(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi
veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri¹

Geminin adı

Ayırt edici rakam veya harfler

IMO numarası²

Tescil limanı

Gros tonaj

BU BELGE AŞAĞIDAKİLERİ TASDİK EDER:

1 Gemi, Sözleşme Ek VI'daki 5. kuralın gerekliliklerine uygun olarak sörfeye tabi tutulmuştur ve

2 Sörvey, ekipmanların, sistemlerin, donanımların, düzenlemelerin ve malzemelerin Sözleşme Ek VI'daki geçerli gerekliliklere tam olarak uygun olduğunu göstermektedir.

Bu Belge şu tarihe kadar geçerlidir (gg/aa/yyyy):³.....
ve Sözleşmenin VI. Ekinin 5. kuralına uygun olarak sörfeylere tabidir.

Bu Belgenin dayanağı olan sörfeyin tamamlanma tarihi: (gg/aa/yyyy):.....
Verildiği yer.....
(Belgenin verildiği yer)

Tarih (gg/aa/yyyy):.....
(veriliş tarihi) (Belgeyi düzenleyen
yetkilinin imzası)

¹ Alternatif olarak, geminin bilgileri kutulara yatay olarak yerleştirilebilir.

² IMO Gemi Kimlik Numarası Planına göre (A.1117(30) sayılı karar).

³ Sözleşme Ek VI kural 9.1'e uygun olarak İdare tarafından belirtilen sona erme tarihini belirtin. Bu tarihin günü ve ayı, Sözleşme Ek VI kural 9.8 uyarınca değiştirilmedikçe, Sözleşme Ek VI kural 2.1.3'te tanımlanan yıl dönümü tarihine karşılık gelir.

(yetkili makamın mührü veya damgası)

YILLIK VE ARA SÖRVEYLERE İLİŞKİN TASDİK

Sözleşme Ek VI'daki kural 5 uyarınca yapılan sömveyde, geminin Ek'teki ilgili gerekliliklere uygun bulunduğu TASDİK EDİLMİŞTİR:

Yıllık sömvey İmza.....
(Yetkilinin imzası)

Yer

Tarih (gg/aa/yyyy):
(yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık/Ara⁴ sömvey: İmza.....
(yetkilinin imzası)

Yer

Tarih (gg/aa/yyyy):
(yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık/Ara⁴ sömvey İmza.....
(yetkilinin imzası)

Yer

Tarih (gg/aa/yyyy):
(yetkili makamın mührü veya damgası)

Yıllık sömvey İmza.....
(yetkilinin imzası)

Yer

Tarih (gg/aa/yyyy):
(yetkili makamın mührü veya damgası)

KURAL 9.8.3 UYARINCA YILLIK/ARA SÖRVEY

Sözleşme Ek VI kural 9.8.3 uyarınca gerçekleştirilen yıllık/ara sömveyde⁴, geminin Ek'teki ilgili hükümlere uygun bulunduğu TASDİK EDİLMİŞTİR:

İmza.....
(yetkilinin imzası)

Yer

⁴ Uygunsa silin.

Tarih (gg/aa/yyyy):.....

(yetkili makamın mührü veya damgası)

KURAL 9.3'ÜN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA BEŞ YILDAN DAHA
AZ GEÇERLİ OLMASI HALİNDE BELGENİN UZATILMASINA İLİŞKİN ONAY

Gemi, Ek'in ilgili hükümlerine uygun olup bu Belge, Sözleşme Ek VI kural 9.3'e göre
(gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza

.....

(yetkilinin imzası)

Yer.....

Tarih (gg/aa/yyyy):.....

(yetkili makamın mührü veya damgası)

YENİLEME SÖRVEYİNİN TAMAMLANDIĞI VE KURAL 9.4'ÜN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA
ONAYLAMA

Gemi, Ek'in ilgili hükümlerine uygun olup bu Belge, Sözleşme Ek VI kural 9.4'e göre
(gg/aa/yyyy) tarihine kadar geçerli olarak kabul edilir.

İmza
(yetkilinin imzası)

Yer

Tarih (gg/aa/yyyy):

(yetkili makamın mührü veya damgası)

KURAL 9.5 VEYA 9.6'NİN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA BELGENİN
GEÇERLİLİĞİNİN TANINAN EK SÜRE KADAR VEYA GEMİ SÖRVEY LIMANINA
ULAŞANA KADAR UZATILMASINA İLİŞKİN ONAY

Bu belge, Sözleşme Ek VI kural 9.5 veya 9.6⁵ uyarınca (gg/aa/yyyy) tarihine kadar
geçerli olarak kabul edilir.....

İmza
(yetkilinin imzası)

Yer

Tarih (gg/aa/yyyy):

(yetkili makamın mührü veya damgası)

⁵ Uygunsa silin.

KURAL 9.8'İN GEÇERLİ OLDUĞU DURUMLARDA YIL DÖNÜMÜ TARİHİNİN İLERİYE ALINMASININ
ONAYLANMASI

Sözleşme Ek VI kural 9.8'e göre, yeni yıl dönümü tarihi.....(gg/aa/yyyy) olarak
belirlenmiştir.

İmza
(yetkilinin imzası)

Yer

Tarih (gg/aa/yyyy):

(yetkili makamın mührü veya damgası)

Sözleşme Ek VI kural 9.8'e göre, yeni yıl dönümü tarihi.....(gg/aa/yyyy) olarak
belirlenmiştir.

İmza
(yetkilinin imzası)

Yer

Tarih (gg/aa/yyyy):

(yetkili makamın mührü veya damgası)

ULUSLARARASI HAVA KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ BELGESİ (IAPP BELGESİ) EKİ

İNŞA VE EKİPMAN KAYDI

Notlar

- 1 Bu Kayıt kalıcı olarak IAPP Belgesine eklenecektir. IAPP Sertifikası her zaman gemide mevcut olacaktır.
- 2 Bu kayıt asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Belgeyi veren ülkenin resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.
- 3 Kutulara, "evet" ve "geçerli" yanıtı için çarpı (x) ya da "hayır" ve "uygun değil" yanıtı için (-) işareti konulacaktır.
- 4 Aksi belirtilmedikçe, bu Kayıt'ta belirtilen kurallarda Sözleşmenin VI. Ek'indeki kurallara atıfta bulunulur ve kararlar veya genelelerde Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilene atıfta bulunulur.

1. Gemi bilgileri

- 1.1 Geminin adı
- 1.2 IMO numarası
- 1.3 Omurganın yerleştirildiği veya geminin benzer inşaa aşamasında olduğu tarih (gg/aa/yy)
- 1.4 Uzunluk (L)⁶ (metre)

2 Gemilerden kaynaklanan emisyonların kontrolü

2.1 Ozon inceltici maddeler (kural 12)

- 2.1.1 19 Mayıs 2005 tarihinden önce kurulmuş, hidrokloroflorokarbonlar dışında ozon inceltici maddeler içeren aşağıdaki yangın söndürme sistemleri, diğer sistem ve ekipmanlar hizmete devam edebilir:

Sistem veya ekipmanlar	Gemideki konumu	Madde

⁶ Yalnızca, kural 13.5.2.1 veya kural 13.5.2.3 uyarınca, kural 13.5.1.1'de belirtilen NO_x emisyon sınırının geçerli olmadığı, 1 Ocak 2016'da veya sonrasında inşa edilmiş, özel olarak tasarlanmış ve yalnızca eğlence amaçlı kullanılan gemiler için doldurulur.

2.1.2 1 Ocak 2020'den önce kurulmuş olan ve HCFC'ler içeren aşağıdaki sistemler hizmete devam edebilir:

Sistem veya ekipmanlar	Gemideki konumu	Madde

2.2 Azot oksitler (NO_x) (kural 13)

2.2.1 Bu gemiye takılan aşağıdaki dizel deniz motorları, belirtildiği gibi, kural 13'ün gerekliliklerine uygundur:

MARPOL Ek VI'nin geçerli kuralı (NTC = NO _x Teknik Kodu 2008) (OY = onaylanmış yöntem)		Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5
1	Üretici ve modeli					
2	Seri numarası					
3	Kullanım (geçerli uygulama döngüleri - NTC 3.2)					
4	Nominal güç (kW) (NTC 1.3.11)					
5	Nominal hız (rpm) (NTC 1.3.12)					
6	13.1.1.2 kapsamında muaf kurulu özdeş motor ≥ 1/1/2000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	13.1.1.2'ye göre özdeş motor kurulum tarihi (gg/aa/yyyy)					
8a						
8b	Büyük dönüşüm (gg/aa/yyyy)					
8c						
9A	Sınıf I	13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Sınıf II	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (Sınıf III mümkün değil)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Muafiyetler)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	NO _x Sınıf III Emisyon Kontrol Alanları	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

MARPOL Ek VI'nin geçerli kuralı (NTC = NO _x Teknik Kodu 2008) (OY = onaylanmış yöntem)			Motor #1	Motor #2	Motor #3	Motor #4	Motor #5
11d		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12		kurulu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	OY ⁷	bu süreçte piyasadan temin edilebilir değil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14		uygulanabilir değil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 *Kükürt oksitler (SO_x) ve partikül madde (kural 14)*

2.3.1 Gemi, kural 14.3'te belirtilen bir emisyon kontrol alanı dışında faaliyet gösterirken şunları kullanır:

- .1 sınır değeri olarak k/k %0,50'yi aşmayan, yakıt teslim belgeleri ile belgelendiği üzere kükürt içeriğine sahip yakıt ve/veya
- .2 Paragraf 2.6'da listelendiği gibi, kural 4.1'e uygun olarak onaylanan, SO_x emisyonunun azaltılması açısından en az kükürt içeriği sınır değeri k/k %0,50 olan bir yakıt kullanımı kadar etkili olan eşdeğer bir düzenleme

2.3.2 Gemi, kural 14.3'te belirtilen bir emisyon kontrol alanı içerisinde faaliyet gösterirken şunları kullanır:

- .1 sınır değeri olarak k/k %0,10'u aşmayan, yakıt teslim belgeleri ile belgelendiği üzere kükürt içeriğine sahip yakıt ve/veya
- .2 Paragraf 2.6'da listelendiği gibi, kural 4.1'e uygun olarak onaylanan, SO_x emisyonunun azaltılması açısından en az kükürt içeriği sınır değeri k/k %0,10 olan bir yakıt kullanımı kadar etkili olan eşdeğer bir düzenleme

2.3.3 Paragraf 2.6'da listelendiği gibi kural 4.1'e uygun olarak onaylanmış eşdeğer bir düzenlemeye sahip olmayan bir gemi için, gemide kullanılmak üzere taşınan yakıtın kükürt içeriği, yakıt teslim belgesinde belgelendiği üzere k/k %0,50'yi aşmayacaktır

2.3.4 Gemi, kural 14.10 veya 14.11'e uygun olarak belirlenmiş numune alma noktalarına sahiptir

2.3.5 Kural 14.12 uyarınca, kural 14.10 veya 14.11'e göre numune alma noktasının/noktalarının oluşturulması veya belirlenmesi gerekliliği, tahrik veya gemide çalıştırma için yanma gerçekleştirilmesi amacıyla düşük parlama noktali bir yakıtı uygun bir yakıt servisi için geçerli değildir

2.4 *Uçucu organik bileşikler (UOB'ler) (kural 15)*

2.4.1 Tanker, MSC/Circ.585'e göre kurulmuş ve onaylanmış bir buhar toplama sistemine sahiptir

7

⁷ Bkz. Onaylanmış yöntem sürecine dair 2014 tarihli Yönerge (MEPC.243(66) sayılı karar).

2.4.2.1 Ham petrol taşıyan bir tanker için onaylanmış bir UOB yönetim planı vardır

2.4.2.2 UOB yönetim planı onay referansı

2.5 *Gemide atık yakımı (kural 16)*

Gemide, aşağıdaki özelliklere sahip bir yakma fırını bulunmaktadır:

- .1 1 Ocak 2000 tarihinde veya sonrasında kurulmuş ve aşağıdakilere uygun:
 - .1 tadil edildiği şekilde MEPC.76(40) sayılı karar⁸
 - .2 MEPC.244(66) sayılı karar
- .2 1 Ocak 2000 tarihinden önce kurulmuş ve aşağıdakilere uygun:
 - .1 tadil edildiği şekilde MEPC.59(33) sayılı karar⁹
 - .2 tadil edildiği şekilde MEPC.76(40) sayılı karar¹⁰

2.2 *Eşdeğerlikler (kural 4)*

Geminin, takılacak aşağıdaki donanım, malzeme, cihaz veya aparatları veya bu Ek'te öngörülene alternatif olarak kullanılan diğer prosedürleri, alternatif yakıtları veya uygunluk yöntemlerini kullanmasına izin verilmiştir:

Sistem veya ekipmanlar	Kullanılan eşdeğer	Onay referansı

Bu Kayıt'ın her bakımdan doğru olduğu TASDİK EDİLMİŞTİR.

Verildiği yer
(Kayıt'ın düzenlendiği yer)

Tarih (gg/aa/yyyy):
(veniliş tarihi) (Kayıt'ı düzenleyen yetkilinin imzası)

(yetkili makamın mührü veya damgası)

⁸ MEPC.93(45) sayılı kararla değiştirildiği şekliyle.

⁹ MEPC.92(45) sayılı kararla değiştirildiği şekliyle.

¹⁰ MEPC.93(45) sayılı kararla değiştirildiği şekliyle.

Lahika II

Test döngüleri ve ağırlık katsayıları (kural 13)

Aşağıdaki test döngüleri ve ağırlık katsayıları, revize edilmiş 2008 tarihli NO_x Teknik Kodunda belirtilen test prosedürü ve hesaplama yöntemi kullanılarak bu Ek'in 13. kuralına göre dizel deniz motorlarının geçerli NO_x sınır değerine uygunluğunun doğrulanması için uygulanacaktır.

- 1 Dizel-elektrikli tahrik dahil olmak üzere geminin ana tahrikini sağlamaya yönelik sabit hızlı deniz motorları için test döngüsü E2 uygulanacaktır.
- 2 Hatvesi ayarlanabilir pervane setleri için test döngüsü E2 uygulanacaktır.
- 3 Pervane kanunu ile çalışan ana ve yardımcı motorlar için test döngüsü E3 uygulanacaktır.
- 4 Sabit hızlı yardımcı motorlar için test döngüsü D2 uygulanacaktır.
- 5 Yukarıda yer almayan değişken hızlı, değişken yüklü yardımcı motorlar için test döngüsü C1 uygulanacaktır.

Sabit hızlı ana tahrik uygulaması için test döngüsü
(dizel-elektrikli tahrik ve tüm hatve kontrollü pervaneye sahip motorlar dahil)

Test döngüsü tip	Hız	%100	%100	%100	%100
	Güç	%100	%75	%50	%25
	Ağırlık katsayısı	0,2	0,5	0,15	0,15

Pervane kanunu ile çalışan ana ve yardımcı motorların uygulaması için test döngüsü

Test döngüsü tip	Hız	%100	%91	%80	%63
	Güç	%100	%75	%50	%25
	Ağırlık katsayısı	0,2	0,5	0,15	0,15

Sabit hızlı yardımcı motor uygulaması için test döngüsü

Test döngüsü tip	Hız	%100	%100	%100	%100	
	Güç	%100	%75	%50	%25	%10
	Ağırlık katsayısı	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Değişken hızlı ve değişken yüklü yardımcı motor uygulaması için test döngüsü

Test döngüsü tip	Hız	Nominal				Orta			Rölanti
	Tork	%100	%75	%50	%10	%100	%75	%50	%0
	Ağırlık katsayısı	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Kural 13'ün 5.1.1 paragrafına göre belgelendirilecek bir motor için, her bir mod noktasındaki özgül emisyon, aşağıdakiler dışında geçerli NO_x emisyon sınır değerini %50'den fazla aşmayacaktır.

- .1 D2 test döngüsünde %10 mod noktası.
- .2 C1 test döngüsünde %10 mod noktası.
- .3 C1 test döngüsünde rölanti mod noktası.

Lahika III

**Emisyon kontrol alanlarının belirlenmesine ilişkin kriter ve prosedürler
(kural 13.6 ve 14.3)**

1 Hedefler

1.1 Bu zeylin amacı, Taraflara emisyon kontrol alanlarının belirlenmesine yönelik tekliflerin oluşturulması ve sunulması için kriterler ve prosedürler sağlamak ve Örgüt tarafından bu tekliflerin değerlendirilmesinde dikkate alınacak faktörleri ortaya koymaktır.

1.2 Okyanusta seyreden gemilerden kaynaklanan NO_x, SO_x ve partikül madde emisyonları, dünyanın her yerindeki şehirlerde ve kıyı bölgelerinde ortamdaki hava kirliliği konsantrasyonlarının artmasına sebep olur. Hava kirliliği ile ilişkili olumsuz halk sağlığı ve çevresel etkiler, erken ölüm, kardiyopulmoner hastalık, akciğer kanseri, kronik solunum rahatsızlıkları, asitlenme ve ötrofikasyonu içerir.

1.3 Gemilerden kaynaklanan NO_x veya SO_x ve partikül madde emisyonlarının veya her üç emisyon türünün (buradan itibaren emisyonlar olarak anılacaktır) önlenmesi, azaltılması ve kontrolüne ilişkin kanıtlanmış bir ihtiyaçla destekleniyorsa, bir emisyon kontrol alanının Örgüt tarafından kabul edilmesi düşünülmelidir.

2 Emisyon kontrol alanlarının belirlenmesine ilişkin süreç

2.1 NO_x veya SO_x ve partikül madde veya üç tip emisyonun tümü için bir emisyon kontrol alanının belirlenmesi için Örgüte teklif yalnızca Taraflarca sunulabilir. Belirli bir alanda iki veya daha fazla Tarafın ortak çıkarları varsa, koordineli bir teklif oluşturmaları gerekir.

2.2 Belirli bir alanın emisyon kontrol alanı olarak belirlenmesine yönelik bir teklif, Örgüt tarafından belirlenen kural ve prosedürlere uygun olarak Örgüte sunulmalıdır.

3 Bir emisyon kontrol alanının belirlenmesine ilişkin kriterler

3.1 Teklif şunları içerecektir:

- .1 alanın işaretlendiği bir referans tablo ile birlikte önerilen uygulama alanının net bir tasviri;
- .2 kontrol için önerilen emisyon(lar)ın türü veya türleri (yani NO_x veya SO_x ve partikül madde veya üç emisyon türünün tümü);
- .3 gemi emisyonlarının etkilerinden dolayı risk altındaki insan popülasyonlarının ve çevresel alanların tanımı;
- .4 önerilen uygulama alanında faaliyet gösteren gemilerden kaynaklanan emisyonların ortamdaki hava kirliliği konsantrasyonlarının veya olumsuz çevresel etkilerin artmasına sebep olduğuna dair bir değerlendirme. Bu değerlendirme, karasal ve sucul ekosistemler, doğal üreme alanları, kritik habitatlar, su kalitesi, insan sağlığı ve kültürel ve bilimsel alanlar üzerindeki olumsuz etkiler gibi ilgili emisyonların insan sağlığı ve çevre üzerindeki etkilerinin bir tanımını içerecektir. Kullanılan metodolojiler de dahil olmak üzere ilgili veri kaynakları belirtilmelidir;

- .5 İnsan popülasyonları ve risk altındaki çevresel alanlar, özellikle hâkim rüzgar modelleri veya topografik, jeolojik, oşinografik, morfolojik veya ortamdaki hava kirliliği konsantrasyonlarının artmasına sebep olan veya olumsuz çevresel etkiler yaratan diğer koşullar için önerilen uygulama alanındaki meteorolojik koşullara ilişkin bilgiler;
- .6 önerilen emisyon kontrol alanındaki gemi trafiğinin örüntüleri ve yoğunluğu da dahil olmak üzere bu trafiğin niteliği;
- .7 teklifte bulunan Taraf veya Taraflarca, insan popülasyonlarını ve risk altındaki çevresel alanları etkileyen karadaki NO_x, SO_x ve partikül madde emisyonlarının kaynaklarına yönelik olarak alınan ve Ek VI kural 13 ve 14 hükümleri ile ilgili olarak uygulanacak önlemlerin değerlendirilmesiyle eş zamanlı olarak yürütülecek kontrol önlemlerinin tanımı ve
- .8 karadaki kontrollerle karşılaştırıldığında gemilerden kaynaklanan emisyonları azaltmanın nispi maliyetleri ve uluslararası ticaretle ilgili denizcilik üzerindeki ekonomik etkileri.

3.2 Bir emisyon kontrol alanının coğrafi sınırları, teklif edilen alanda seyreden gemilerden kaynaklanan emisyonlar ve birikimler, trafik örüntüleri ve yoğunluğu ve rüzgâr koşulları dahil olmak üzere yukarıda ana hatları verilen ilgili kriterlere dayalı olacaktır.

4 Örgüt tarafından emisyon kontrol alanlarının değerlendirilmesi ve kabul edilmesine ilişkin prosedürler

- 4.1 Örgüt, bir Taraf veya Taraflarca kendisine sunulan her teklifi değerlendirir.
- 4.2 Örgüt, bir teklifi değerlendirirken, yukarıda 3. kısımda belirtilen her bir kabul için teklife dahil edilecek kriterleri dikkate alır.
- 4.3 Bu Sözleşmenin 16. maddesi uyarınca değerlendirilen, kabul edilen ve yürürlüğe giren bir değişiklikle bir emisyon kontrol alanı belirlenir.

5 Emisyon kontrol alanlarının işleyişi

- 5.1 Alanda seyreden gemileri olan Taraflar, alanın işleyişi ile ilgili her türlü endişelerini Örgüte iletmeyle teşvik edilmektedir.

Lahika IV

Gemi bulunan yakma fırınları için tip onayı ve çalışma limitleri (kural 16)

1 Kural 16.6.1'de açıklanan gemi yakma fırınları, her bir yakma fırını için bir IMO Tip Onay Belgesine sahip olacaktır. Bu belgeyi almak için, yakma fırını, kural 16.6.1'de açıklandığı gibi onaylanmış bir standarda göre tasarlanacak ve imal edilecektir. Her model, fabrikada veya onaylı bir test tesisinde belirli bir tip onay test çalışmasına tabi tutulacak ve idarenin sorumluluğunda, yakma fırınının bu zeylin 2. paragrafında belirtilen limitler içinde çalışıp çalışmadığını belirlemek için tip onay testi için aşağıdaki standart yakıt/atık spesifikasyonu kullanılarak yapılacaktır:

Aşağıdakilerden oluşan çamur yağı:	Ağır yakıt (HFO) kaynaklı %75 çamur yağı; %5 atık yağlama yağı ve %20 emülsifiye su.
Aşağıdakilerden oluşan katı atık:	%50 yemek atığı; %50 çöp: yaklaşık %30 kağıt, " %40 karton, " %10 paçavra, " %20 plastik. Karışım %50'ye kadar nem ve %7 yanmaz katı madde içerecektir.

2 Kural 16.6.1'de açıklanan yakma fırınları aşağıdaki limitler dahilinde çalışacaktır:

Yanma odasındaki O ₂ :	%6-12
Baca gazındaki maksimum ortalama CO:	200 mg/MJ
İs numarası maksimum ortalama:	Bacharach 3 veya Ringelman 1 (%20 opaklık) (daha yüksek bir is numarası yalnızca çalıştırma gibi çok kısa süreler için kabul edilebilir)
Kül kalıntılarında yanmamış bileşenler:	Ağırlıkça maksimum %10
Yanma odası baca gazı çıkışı sıcaklık aralığı	850-1200°C:

Lahika V

Yakıt teslim belgesinde yer alacak bilgiler (kural 18.5)

- 1 Teslim alan geminin adı ve IMO Numarası
- 2 Liman
- 3 Teslimatın başlama tarihi
- 4 Deniz yakıt tedarikçisinin adı, adresi ve telefon numarası
- 5 Ürün adı:
- 6 Metrik ton cinsinden miktar
- 7 15°C'de yoğunluk (kg/m³)¹
- 8 Kükürt içeriği (k/k %)²
- 9 Yakıt tedarikçisinin temsilcisi tarafından imzalanmış ve tasdik edilmiş, tedarik edilen yakıtın bu Ek'in 18.3 sayılı kuralına uygun olduğuna ve yakıtın kükürt içeriğinin aşağıdakileri aşmadığına dair bir beyan:
- bu Ek'teki kural 14.1'de belirtilen sınır değer;
- bu Ek'teki kural 14.4'te belirtilen sınır değer veya
- yakıt tedarikçisinin temsilcisi tarafından doldurulduğu şekilde ve yakıt ile ilgili olarak alıcının şu bildirimine dayanılarak alıcının belirttiği düzeyindeki sınır değer (k/k %):
- .1 bu Ek'in 4. kuralına uygun olarak yakıtın eşdeğer bir uygunluk yöntemiyle birlikte kullanılmasının amaçlandığı veya
- .2 yakıtın, bir gemi tarafından bu Ek'in 3.2 kuralına göre kükürt oksit emisyonunun azaltılması ve kontrol teknolojisi araştırmasına yönelik testler yapılması için ilgili bir muafiyete tabi olduğu.

Beyan, yakıt tedarikçisinin temsilcisi tarafından ilgili kutulara bir çarpı (x) ile koyularak doldurulacaktır.

¹ Yakıt, ISO 3675:1998 veya ISO 12185:1996'ya göre test edilecektir.
² Yakıt, ISO 8754:2003'e göre test edilecektir.

Lahika VI

MARPOL Ek VI yakıt numunesi için doğrulama prosedürleri (kural 18.8.2 veya kural 14.8)

Aşağıdaki ilgili doğrulama prosedürü, bir gemiye teslim edilen, kullanımda olan veya bir gemide kullanılmak üzere taşınan yakıtın bu Ek'in 14. kuralındaki geçerli kükürt sınır değerini karşılayıp karşılamadığını belirlemek için kullanılacaktır.

Bu lahikada, aşağıdaki temsili MARPOL Ek VI yakıt numunelerine atıfta bulunulur:

Kısım 1 - Kural 18.8.1 uyarınca teslim edilen yakıt numunesi¹ (buradan itibaren kural 2.1.22'de tanımlandığı gibi "MARPOL kapsamında teslim edilen numune" olarak anılacaktır).

Kısım 2 - Kural 14.8 uyarınca gemide kullanılması veya kullanım için taşınması amaçlanan yakıt numunesi² (buradan itibaren kural 2.1.16'da tanımlandığı gibi "kullanımdaki numune" ve kural 2.1.24'te tanımlandığı gibi "gemideki numune"³ olarak anılacaktır).

Kısım 1 - MARPOL kapsamında teslim edilen numune

1 Genel Gereklilikler

1.1 Kural 18.8.1'de öngörülen temsili yakıt numunesi (MARPOL kapsamında teslim edilen numune) bir gemiye teslim edilen yakıtın kükürt içeriğini doğrulamak için kullanılacaktır.

1.2 Bir Taraf, yetkili makamı aracılığıyla doğrulama prosedürünü yönetecektir.

1.3 Bu ekte verilen kükürt test prosedürünü uygulayan bir laboratuvar, kullanılacak test yöntemi ile ilgili olarak geçerli akreditasyona⁴ sahip olacaktır.

2 Doğrulama Prosedürü Kısım 1

2.1 MARPOL kapsamında teslim edilen numune, yetkili makam tarafından laboratuvara iletilecektir.

2.2 Laboratuvar:

1. mühür numarasının ve numune etiketinin ayrıntılarını test kaydına kaydedecektir;
2. numunenin alındığı anda mührünün durumunu test kaydına kaydedecektir ve
3. teslim alınmadan önce mührü kırılan herhangi bir numuneyi reddedecek ve bu ret işlemini test kaydına kaydedecektir.

¹ Bkz. Revize edilmiş MARPOL Ek VI'ya uygunluğun belirlenmesi için yakıttan numune alınmasına ilişkin 2009 tarihli Yönerge (MEPC.182/59)

² Gemilerde kullanılan yakıtın kükürt içeriğinin doğrulanması için gemide numune alınmasına ilişkin 2019 tarihli Yönerge (MEPC.1/Circ.864/Rev.1) uyarınca alınan numuneler.

³ Bkz. Bir gemide kullanılması veya kullanım için taşınması amaçlanan yakıttan gemide numune alınmasına ilişkin 2020 tarihli Yönerge (MEPC.1/Circ.889).

⁴ Laboratuvar, ISO/IEC 17025:2017'ye ya da ISO 8754:2003'te belirtilen kükürt içeriği testinin gerçekleştirilmesi için eşdeğer bir standarda göre akredite edilecektir.

2.3 MARPOL kapsamında teslim edilen numunenin mührü kırılmamışsa, laboratuvar doğrulama prosedürüne geçecek ve:

- .1 numunenin mührünü açacak;
- .2 numunenin tamamen homojenize edilmesini sağlayacak;
- .3 numuneden iki alt numune alacak ve
- .4 numuneyi yeniden mühürleyecek ve yeniden mühürleme ayrıntılarını test kaydına kaydedecektir.

2.4 İki alt numune, bu Ek'te kural 2.1.30'da belirtilen test yöntemine göre art arda test edilecektir. Doğrulama prosedürü Kısım 1 kapsamında, test analizinin sonuçları "1A" ve "1B" olarak anılacaktır:

- .1 1A ve 1B sonuçları, test yönteminin gerekliliklerine uygun olarak test kaydına kaydedilecektir ve
- .2 1A ve 1B sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r)⁵ dahilinde ise, sonuçlar geçerli kabul edilecektir veya
- .3 1A ve 1B sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r) dahilinde değilse, her iki sonuç da reddedilecek ve laboratuvar tarafından iki yeni alt numune alınarak test edilecektir. Numune şişesi, yeni alt numuneler alındıktan sonra yukarıdaki 2.3.4 paragrafına göre tekrar mühürlenecektir.
- .4 1A ve 1B arasında tekrarlanabilirliği sağlamak için iki başarısızlık olması durumunda, bu başarısızlığın nedeni laboratuvar tarafından araştırılacak ve numunenin tekrar test edilmesinden önce çözülecektir. Bu tekrarlanabilirlik sorununun çözümü için, paragraf 2.3 uyarınca iki yeni alt numune alınacaktır. Numune, yeni alt numuneler alındıktan sonra yukarıdaki 2.3.4 paragrafına göre tekrar mühürlenecektir.

2.5 1A ve 1B test sonuçları geçerli ise, bu iki sonucun ortalaması hesaplanacaktır. Ortalama değer 'X' olarak adlandırılacak ve test kaydına kaydedilecektir:

- .1 X sonucu, kural 14'te öngörülen geçerli sınıra eşit veya bundan düşükse, yakıtın gerekliliği karşıladığı kabul edilecektir veya
- .2 X sonucu, kural 14'te öngörülen geçerli sınırdan yüksekse, yakıtın gerekliliği karşılamadığı kabul edilecektir.

⁵ ISO 4259:2017-2 uyarınca ve kullanılan test yönteminde tanımlandığı şekilde tekrarlanabilirlik (r) hesaplaması.

Tablo 1: MARPOL kapsamında teslim edilen numune prosedürü Kısım 1'in özeti

Bu Ek'in 2.1.30 kuralında belirtilen test yöntemine göre		
Geçerli sınır k/k %: V	Sonuç 2.5.1: X ≤ V	Sonuç 2.5.2: X > V
0,10	Gerekliği karşılıyor	Gerekliği karşılamıyor
0,50		
X sonucu, 2 ondalık basamakla bildirilmiştir		

- 2.6 Bu doğrulama prosedüründen elde edilen nihai sonuçlar, yetkili makam tarafından değerlendirilecektir.
- 2.7 Laboratuvar, doğrulama prosedürünü yöneten yetkili makama test kaydının bir kopyasını sunacaktır.

Kısım 2 – Kullanımdaki ve gemideki numuneler

3 Genel Gereklilikler

- 3.1 Kullanımdaki veya gemideki numune, uygun olduğu şekilde, numune alma noktasındaki yakıt numunesinin temsil ettiği şekilde yakıtın kükürt içeriğini doğrulamak için kullanılacaktır.
- 3.2 Bir Taraf, yetkili makamı aracılığıyla doğrulama prosedürünü yönetecektir.
- 3.3 Bu ekte verilen kükürt test prosedürünü uygulayan bir laboratuvar, kullanılacak test yöntemi ile ilgili olarak geçerli akreditasyona⁶ sahip olacaktır.

4 Doğrulama Prosedürü Kısım 2

- 4.1 Kullanımdaki veya gemideki numune, yetkili makam tarafından laboratuvara iletilecektir.
- 4.2 Laboratuvar:
- .1 mühür numarasının ve numune etiketinin ayrıntılarını test kaydına kaydedecektir;
 - .2 numunenin alındığı anda mührünün durumunu test kaydına kaydedecektir ve
 - .3 teslim alınmadan önce mührü kırılan herhangi bir numuneyi reddedecek ve bu ret işlemini test kaydına kaydedecektir.
- 4.3 MARPOL kapsamında teslim edilen numunenin mührü kırılmamışsa, laboratuvar doğrulama prosedürüne geçecek ve:
- .1 numunenin mührünü açacak;
 - .2 numunenin tamamen homojenize edilmesini sağlayacak;
 - .3 numuneden iki alt numune alacak ve

⁶ Laboratuvar, ISO/IEC 17025:2017'ye ya da ISO 8754:2003'te belirtilen kükürt içeriği testinin gerçekleştirilmesi için eşdeğer bir standarda göre akredite edilecektir.

- 4 numuneyi yeniden mühürleyecek ve yeniden mühürleme ayrıntılarını test kaydına kaydedecektir.

4.4 İki alt numune, bu Ek'te kural 2.1.30'da belirtilen test yöntemine göre art arda test edilecektir. Doğrulama prosedürü Kısım 2 kapsamında, elde edilen sonuçlar "2A" ve "2B" olarak anılacaktır:

- 1 2A ve 2B sonuçları, test yönteminin gerekliliklerine uygun olarak test kaydına kaydedilecektir ve
- 2 2A ve 2B sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r)⁷ dahilinde ise, sonuçlar geçerli kabul edilecektir veya
- 3 2A ve 2B sonuçları test yönteminin tekrarlanabilirliği (r) dahilinde değilse, her iki sonuç da reddedilecek ve laboratuvar tarafından iki yeni alt numune alınarak test edilecektir. Numune şişesi, yeni alt numuneler alındıktan sonra paragraf 4.3.4'e göre tekrar mühürlenecektir.
- 4 2A ve 2B arasında tekrarlanabilirliği sağlamak için iki başarısızlık olması durumunda, bu başarısızlığın nedeni laboratuvar tarafından araştırılacak ve numunenin tekrar test edilmesinden önce çözülecektir. Bu tekrarlanabilirlik sorununun çözümü için, paragraf 4.3 uyarınca iki yeni alt numune alınacaktır. Numune, yeni alt numuneler alındıktan sonra yukarıdaki 4.3.4 paragrafına göre tekrar mühürlenecektir.

4.5 2A ve 2B test sonuçları geçerli ise, bu iki sonucun ortalaması hesaplanacaktır. Ortalama değer 'Z' olarak adlandırılacak ve test kaydına kaydedilecektir:

- 1 Z, kural 14'te öngörülen geçerli sınıra eşit veya bundan düşükse, test edilen numunenin temsil ettiği şekilde yakıtın kükürt içeriğinin gerekliliği karşıladığı kabul edilecektir;
- 2 Z, kural 14'te öngörülen geçerli sınırdan büyükse, ancak bu geçerli sınır + 0,59R'den (R, test yönteminin tekrarlanabilirliğidir) küçük veya buna eşitse,⁸ test edilen numunenin temsil ettiği şekilde yakıtın kükürt içeriğinin gerekliliği karşıladığı kabul edilecektir veya
- 3 Z, kural 14'te öngörülen geçerli sınır + 0,59R'den büyükse, test edilen numunenin temsil ettiği şekilde yakıtın kükürt içeriğinin gerekliliği karşılamadığı kabul edilecektir.

⁷ ISO 4259:2017-2 uyarınca ve kullanılan test yönteminde tanımlandığı şekilde tekrarlanabilirlik (r) hesaplaması.

⁸ ISO 4259:2017-2 uyarınca ve kullanılan test yönteminde tanımlandığı şekilde tekrarlanabilirlik (R) hesaplaması.

Tablo 2: Kullanımdaki veya gemideki yakıttan numune alım prosedürünün özeti⁹

Bu Ek'in 2.1.30 kuralında belirtilen test yöntemine göre				
Geçerli sınır k/k %: V	Test marjı değeri: W	Sonuç 4.5.1: $Z \leq V$	Sonuç 4.5.2: $V < Z \leq W$	Sonuç 4.5.3: $Z > W$
0,10	0,11	Gerekliliği karşılıyor	Gerekliliği karşılıyor	Gerekliliği karşılmıyor
0,50	0,53			
Z sonucu, 2 ondalık basamakla bildirilmiştir				

- 4.6 Bu doğrulama prosedüründen elde edilen nihai sonuçlar, yetkili makam tarafından değerlendirilecektir.
- 4.7 Laboratuvar, doğrulama prosedürünü yöneten yetkili makama test kaydının bir kopyasını sunacaktır.

⁹ Şirket veya diğer kuruluşlar tarafından gerçekleştirilen testlerin sonuçları MARPOL sürecinin dışındadır ve bu nedentle alıcıdan alınan numunelerle ilgili olarak ISO 4259:2017-2'de belirtilen yaklaşım içinde değerlendirilmelidir.

Lahika VII

Emisyon kontrol alanları (kural 13.6 ve 14.3)

1 Baltık Denizi ve Kuzey Denizi alanları dışında, 13.6 ve 14.3 numaralı kuralları kapsamında belirlenen emisyon kontrol alanlarının sınırları bu lahikada belirtilmektedir.

2 Kuzey Amerika alanı şunları içerir:

.1 Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'nın Pasifik kıyılarında yer alan ve aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz sahası

Nokta	Enlem	Boylam
1	32° 32' 10" K.	117° 06' 11" B.
2	32° 32' 04" K.	117° 07' 29" B.
3	32° 31' 39" K.	117° 14' 20" B.
4	32° 33' 13" K.	117° 15' 50" B.
5	32° 34' 21" K.	117° 22' 01" B.
6	32° 35' 23" K.	117° 27' 53" B.
7	32° 37' 38" K.	117° 49' 34" B.
8	31° 07' 59" K.	118° 36' 21" B.
9	30° 33' 25" K.	121° 47' 29" B.
10	31° 46' 11" K.	123° 17' 22" B.
11	32° 21' 58" K.	123° 50' 44" B.
12	32° 56' 39" K.	124° 11' 47" B.
13	33° 40' 12" K.	124° 27' 15" B.
14	34° 31' 28" K.	125° 16' 52" B.
15	35° 14' 38" K.	125° 43' 23" B.
16	35° 44' 00" K.	126° 18' 53" B.
17	36° 16' 25" K.	126° 45' 30" B.
18	37° 01' 35" K.	127° 07' 18" B.
19	37° 45' 39" K.	127° 38' 02" B.
20	38° 25' 08" K.	127° 53' 00" B.
21	39° 25' 05" K.	128° 31' 23" B.
22	40° 18' 47" K.	128° 45' 46" B.
23	41° 13' 39" K.	128° 40' 22" B.
24	42° 12' 49" K.	129° 00' 38" B.
25	42° 47' 34" K.	129° 05' 42" B.
26	43° 26' 22" K.	129° 01' 26" B.
27	44° 24' 43" K.	128° 41' 23" B.
28	45° 30' 43" K.	128° 40' 02" B.
29	46° 11' 01" K.	128° 49' 01" B.
30	46° 33' 55" K.	129° 04' 29" B.
31	47° 39' 55" K.	131° 15' 41" B.
32	48° 32' 32" K.	132° 41' 00" B.
33	48° 57' 47" K.	133° 14' 47" B.

Nokta	Enlem	Boylam
34	49° 22' 39" K.	134° 15' 51" B.
35	50° 01' 52" K.	135° 19' 01" B.
36	51° 03' 18" K.	136° 45' 45" B.
37	51° 54' 04" K.	137° 41' 54" B.
38	52° 45' 12" K.	138° 20' 14" B.
39	53° 29' 20" K.	138° 40' 36" B.
40	53° 40' 39" K.	138° 48' 53" B.
41	54° 13' 45" K.	139° 32' 38" B.
42	54° 39' 25" K.	139° 56' 19" B.
43	55° 20' 18" K.	140° 55' 45" B.
44	56° 07' 12" K.	141° 36' 18" B.
45	56° 28' 32" K.	142° 17' 19" B.
46	56° 37' 19" K.	142° 48' 57" B.
47	58° 51' 04" K.	153° 15' 03" B.

2. Amerika Birleşik Devletleri, Kanada ve Fransa'nın (Saint-Pierre-et-Miquelon) Atlantik kıyılarında ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Meksika Körfezi kıyılarında yer alan ve aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz sahası:

Nokta	Enlem	Boylam
1	60° 00' 00" K.	64° 09' 36" B.
2	60° 00' 00" K.	56° 43' 00" B.
3	58° 54' 01" K.	55° 38' 05" B.
4	57° 50' 52" K.	55° 03' 47" B.
5	57° 35' 13" K.	54° 00' 59" B.
6	57° 14' 20" K.	53° 07' 58" B.
7	56° 48' 09" K.	52° 23' 29" B.
8	56° 18' 13" K.	51° 49' 42" B.
9	54° 23' 21" K.	50° 17' 44" B.
10	53° 44' 54" K.	50° 07' 17" B.
11	53° 04' 59" K.	50° 10' 05" B.
12	52° 20' 06" K.	49° 57' 09" B.
13	51° 34' 20" K.	48° 52' 45" B.
14	50° 40' 15" K.	48° 16' 04" B.
15	50° 02' 28" K.	48° 07' 03" B.
16	49° 24' 03" K.	48° 09' 35" B.
17	48° 39' 22" K.	47° 55' 17" B.
18	47° 24' 25" K.	47° 46' 56" B.
19	46° 35' 12" K.	48° 00' 54" B.
20	45° 19' 45" K.	48° 43' 28" B.
21	44° 43' 38" K.	49° 16' 50" B.

Nokta	Enlem	Boylam
22	44° 16' 38" K.	49° 51' 23" B.
23	43° 53' 15" K.	50° 34' 01" B.
24	43° 36' 06" K.	51° 20' 41" B.
25	43° 23' 59" K.	52° 17' 22" B.
26	43° 19' 50" K.	53° 20' 13" B.
27	43° 21' 14" K.	54° 09' 20" B.
28	43° 29' 41" K.	55° 07' 41" B.
29	42° 40' 12" K.	55° 31' 44" B.
30	41° 58' 19" K.	56° 09' 34" B.
31	41° 20' 21" K.	57° 05' 13" B.
32	40° 55' 34" K.	58° 02' 35" B.
33	40° 41' 38" K.	59° 05' 18" B.
34	40° 38' 33" K.	60° 12' 20" B.
35	40° 45' 46" K.	61° 14' 03" B.
36	41° 04' 52" K.	62° 17' 49" B.
37	40° 36' 55" K.	63° 10' 49" B.
38	40° 17' 32" K.	64° 08' 37" B.
39	40° 07' 46" K.	64° 59' 31" B.
40	40° 05' 44" K.	65° 53' 07" B.
41	39° 58' 05" K.	65° 59' 31" B.
42	39° 28' 24" K.	66° 21' 14" B.
43	39° 01' 54" K.	66° 48' 33" B.
44	38° 39' 16" K.	67° 20' 59" B.
45	38° 19' 20" K.	68° 02' 01" B.
46	38° 05' 29" K.	68° 46' 55" B.
47	37° 58' 14" K.	69° 34' 07" B.
48	37° 57' 47" K.	70° 24' 09" B.
49	37° 52' 46" K.	70° 37' 50" B.
50	37° 18' 37" K.	71° 08' 33" B.
51	36° 32' 25" K.	71° 33' 59" B.
52	35° 34' 58" K.	71° 26' 02" B.
53	34° 33' 10" K.	71° 37' 04" B.
54	33° 54' 49" K.	71° 52' 35" B.
55	33° 19' 23" K.	72° 17' 12" B.
56	32° 45' 31" K.	72° 54' 05" B.
57	31° 55' 13" K.	74° 12' 02" B.
58	31° 27' 14" K.	75° 15' 20" B.
59	31° 03' 16" K.	75° 51' 18" B.
60	30° 45' 42" K.	76° 31' 38" B.
61	30° 12' 48" K.	77° 18' 29" B.
62	29° 25' 17" K.	76° 56' 42" B.

Nokta	Enlem	Boylam
63	28° 36' 59" K.	76° 48' 00" B.
64	28° 17' 13" K.	76° 40' 10" B.
65	28° 17' 12" K.	79° 11' 23" B.
66	27°52'56" N	79° 28' 35" B.
67	27° 26' 01" K.	79° 31' 38" B.
68	27°16'13" N	79° 34' 18" B.
69	27° 11' 54" K.	79° 34' 56" B.
70	27° 05' 59" K.	79° 35' 19" B.
71	27° 00' 28" K.	79° 35' 17" B.
72	26° 55' 16" K.	79° 34' 39" B.
73	26° 53' 58" K.	79° 34' 27" B.
74	26° 45' 46" K.	79° 32' 41" B.
75	26° 44' 30" K.	79° 32' 23" B.
76	26° 43' 40" K.	79° 32' 20" B.
77	26° 41' 12" K.	79° 32' 01" B.
78	26° 38' 13" K.	79° 31' 32" B.
79	26° 36' 30" K.	79° 31' 06" B.
80	26° 35' 21" K.	79° 30' 50" B.
81	26° 34' 51" K.	79° 30' 46" B.
82	26° 34' 11" K.	79° 30' 38" B.
83	26° 31' 12" K.	79° 30' 15" B.
84	26° 29' 05" K.	79° 29' 53" B.
85	26° 25' 31" K.	79° 29' 58" B.
86	26° 23' 29" K.	79° 29' 55" B.
87	26° 23' 21" K.	79° 29' 54" B.
88	26° 18' 57" K.	79° 31' 55" B.
89	26° 15' 26" K.	79° 33' 17" B.
90	26° 15' 13" K.	79° 33' 23" B.
91	26° 08' 09" K.	79° 35' 53" B.
92	26° 07' 47" K.	79° 36' 09" B.
93	26° 06' 59" K.	79° 36' 35" B.
94	26° 02' 52" K.	79° 38' 22" B.
95	25° 59' 30" K.	79° 40' 03" B.
96	25° 59' 16" K.	79° 40' 08" B.
97	25° 57' 48" K.	79° 40' 38" B.
98	25° 56' 18" K.	79° 41' 06" B.
99	25° 54' 04" K.	79° 41' 38" B.
100	25° 53' 24" K.	79° 41' 46" B.
101	25° 51' 54" K.	79° 41' 59" B.
102	25° 49' 33" K.	79° 42' 16" B.
103	25° 48' 24" K.	79° 42' 23" B.

Nokta	Enlem	Boylam
104	25° 48' 20" K.	79° 42' 24" B.
105	25° 46' 26" K.	79° 42' 44" B.
106	25° 46' 16" K.	79° 42' 45" B.
107	25° 43' 40" K.	79° 42' 59" B.
108	25° 42' 31" K.	79° 42' 48" B.
109	25° 40' 37" K.	79° 42' 27" B.
110	25° 37' 24" K.	79° 42' 27" B.
111	25° 37' 08" K.	79° 42' 27" B.
112	25° 31' 03" K.	79° 42' 12" B.
113	25° 27' 59" K.	79° 42' 11" B.
114	25° 24' 04" K.	79° 42' 12" B.
115	25° 22' 21" K.	79° 42' 20" B.
116	25° 21' 29" K.	79° 42' 08" B.
117	25° 16' 52" K.	79° 41' 24" B.
118	25° 15' 57" K.	79° 41' 31" B.
119	25° 10' 39" K.	79° 41' 31" B.
120	25° 09' 51" K.	79° 41' 36" B.
121	25° 09' 03" K.	79° 41' 45" B.
122	25° 03' 55" K.	79° 42' 29" B.
123	25° 03' 00" K.	79° 42' 56" B.
124	25° 00' 30" K.	79° 44' 05" B.
125	24° 59' 03" K.	79° 44' 48" B.
126	24° 55' 28" K.	79° 45' 57" B.
127	24° 44' 18" K.	79° 49' 24" B.
128	24° 43' 04" K.	79° 49' 38" B.
129	24° 42' 36" K.	79° 50' 30" B.
130	24° 41' 47" K.	79° 52' 57" B.
131	24° 38' 32" K.	79° 59' 58" B.
132	24° 36' 27" K.	80° 03' 51" B.
133	24° 33' 18" K.	80° 12' 43" B.
134	24° 33' 05" K.	80° 13' 21" B.
135	24° 32' 13" K.	80° 15' 16" B.
136	24° 31' 27" K.	80° 16' 55" B.
137	24° 30' 57" K.	80° 17' 47" B.
138	24° 30' 14" K.	80° 19' 21" B.
139	24° 30' 06" K.	80° 19' 44" B.
140	24° 29' 38" K.	80° 21' 05" B.
141	24° 28' 18" K.	80° 24' 35" B.
142	24° 28' 06" K.	80° 25' 10" B.
143	24° 27' 23" K.	80° 27' 20" B.
144	24° 26' 30" K.	80° 29' 30" B.

Nokta	Enlem	Boylam
145	24° 25' 07" K.	80° 32' 22" B.
146	24° 23' 30" K.	80° 36' 09" B.
147	24° 22' 33" K.	80° 38' 56" B.
148	24° 22' 07" K.	80° 39' 51" B.
149	24° 19' 31" K.	80° 45' 21" B.
150	24° 19' 16" K.	80° 45' 47" B.
151	24° 18' 38" K.	80° 46' 49" B.
152	24° 18' 35" K.	80° 46' 54" B.
153	24° 09' 51" K.	80° 59' 47" B.
154	24° 09' 48" K.	80° 59' 51" B.
155	24° 08' 58" K.	81° 01' 07" B.
156	24° 08' 30" K.	81° 01' 51" B.
157	24° 08' 26" K.	81° 01' 57" B.
158	24° 07' 28" K.	81° 03' 06" B.
159	24° 02' 20" K.	81° 09' 05" B.
160	24° 00' 00" K.	81° 11' 16" B.
161	23° 55' 32" K.	81° 12' 55" B.
162	23° 53' 52" K.	81° 19' 43" B.
163	23° 50' 52" K.	81° 29' 59" B.
164	23° 50' 02" K.	81° 39' 59" B.
165	23° 49' 05" K.	81° 49' 59" B.
166	23° 49' 05" K.	82° 00' 11" B.
167	23° 49' 42" K.	82° 09' 59" B.
168	23° 51' 14" K.	82° 24' 59" B.
169	23° 51' 14" K.	82° 39' 59" B.
170	23° 49' 42" K.	82° 48' 53" B.
171	23° 49' 32" K.	82° 51' 11" B.
172	23° 49' 24" K.	82° 59' 59" B.
173	23° 49' 52" K.	83° 14' 59" B.
174	23° 51' 22" K.	83° 25' 49" B.
175	23° 52' 27" K.	83° 33' 01" B.
176	23° 54' 04" K.	83° 41' 35" B.
177	23° 55' 47" K.	83° 48' 11" B.
178	23° 58' 38" K.	83° 59' 59" B.
179	24° 09' 37" K.	84° 29' 27" B.
180	24° 13' 20" K.	84° 38' 39" B.
181	24° 16' 41" K.	84° 46' 07" B.
182	24° 23' 30" K.	84° 59' 59" B.
183	24° 26' 37" K.	85° 06' 19" B.
184	24° 38' 57" K.	85° 31' 54" B.
185	24° 44' 17" K.	85° 43' 11" B.

Nokta	Enlem	Boylam
186	24° 53' 57" K.	85° 59' 59" B.
187	25° 10' 44" K.	86° 30' 07" B.
188	25° 43' 15" K.	86° 21' 14" B.
189	26° 13' 13" K.	86° 06' 45" B.
190	26° 27' 22" K.	86° 13' 15" B.
191	26° 33' 46" K.	86° 37' 07" B.
192	26° 01' 24" K.	87° 29' 35" B.
193	25° 42' 25" K.	88° 33' 00" B.
194	25° 46' 54" K.	90° 29' 41" B.
195	25° 44' 39" K.	90° 47' 05" B.
196	25° 51' 43" K.	91° 52' 50" B.
197	26° 17' 44" K.	93° 03' 59" B.
198	25° 59' 55" K.	93° 33' 52" B.
199	26° 00' 32" K.	95° 39' 27" B.
200	26° 00' 33" K.	96° 48' 30" B.
201	25° 58' 32" K.	96° 55' 28" B.
202	25° 58' 15" K.	96° 58' 41" B.
203	25° 57' 58" K.	97° 01' 54" B.
204	25° 57' 41" K.	97° 05' 08" B.
205	25° 57' 24" K.	97° 08' 21" B.
206	25° 57' 24" K.	97° 08' 47" B.

3.

Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lana'i ve Kaho'olawe Hawaii Adaları kıyılarına bakan, aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz sahası:

Nokta	Enlem	Boylam
1	22° 32' 54" K.	153° 00' 33" B.
2	23° 06' 05" K.	153° 28' 36" B.
3	23° 32' 11" K.	154° 02' 12" B.
4	23° 51' 47" K.	154° 36' 48" B.
5	24° 21' 49" K.	155° 51' 13" B.
6	24° 41' 47" K.	156° 27' 27" B.
7	24° 57' 33" K.	157° 22' 17" B.
8	25° 13' 41" K.	157° 54' 13" B.
9	25° 25' 31" K.	158° 30' 36" B.
10	25° 31' 19" K.	159° 09' 47" B.
11	25° 30' 31" K.	159° 54' 21" B.
12	25° 21' 53" K.	160° 39' 53" B.
13	25° 00' 06" K.	161° 38' 33" B.
14	24° 40' 49" K.	162° 13' 13" B.
15	24° 15' 53" K.	162° 43' 08" B.

Nokta	Enlem	Boylam
16	23° 40' 50" K.	163° 13' 00" B.
17	23° 03' 20" K.	163° 32' 58" B.
18	22° 20' 09" K.	163° 44' 41" B.
19	21° 36' 45" K.	163° 46' 03" B.
20	20° 55' 26" K.	163° 37' 44" B.
21	20° 13' 34" K.	163° 19' 13" B.
22	19° 39' 03" K.	162° 53' 48" B.
23	19° 09' 43" K.	162° 20' 35" B.
24	18° 39' 16" K.	161° 19' 14" B.
25	18° 30' 31" K.	160° 38' 30" B.
26	18° 29' 31" K.	159° 56' 17" B.
27	18° 10' 41" K.	159° 14' 08" B.
28	17° 31' 17" K.	158° 56' 55" B.
29	16° 54' 06" K.	158° 30' 29" B.
30	16° 25' 49" K.	157° 59' 25" B.
31	15° 59' 57" K.	157° 17' 35" B.
32	15° 40' 37" K.	156° 21' 06" B.
33	15° 37' 36" K.	155° 22' 16" B.
34	15° 43' 46" K.	154° 46' 37" B.
35	15° 55' 32" K.	154° 13' 05" B.
36	16° 46' 27" K.	152° 49' 11" B.
37	17° 33' 42" K.	152° 00' 32" B.
38	18° 30' 16" K.	151° 30' 24" B.
39	19° 02' 47" K.	151° 22' 17" B.
40	19° 34' 46" K.	151° 19' 47" B.
41	20° 07' 42" K.	151° 22' 58" B.
42	20° 38' 43" K.	151° 31' 36" B.
43	21° 29' 09" K.	151° 59' 50" B.
44	22° 06' 58" K.	152° 31' 25" B.
45	22° 32' 54" K.	153° 00' 33" B.

3 Amerika Birleşik Devletleri Karayip Denizi alanı şunları içerir:

- .1 Porto Riko ve Amerika Birleşik Devletleri Virgin Adaları'nın Atlantik ve Karayip kıyılarına bakan, aşağıdaki koordinatları birbirine bağlayan jeodezik çizgilerle çevrelenmiş deniz sahası:

Nokta	Enlem	Boylam
1	17° 18' 37" K.	67° 32' 14" B.
2	19° 11' 14" K.	67° 26' 45" B.
3	19° 30' 28" K.	65° 16' 48" B.
4	19° 12' 25" K.	65° 06' 08" B.
5	18° 45' 13" K.	65° 00' 22" B.
6	18° 41' 14" K.	64° 59' 33" B.

Nokta	Enlem	Boylam
7	18° 29' 22" K.	64° 53' 51" B.
8	18° 27' 35" K.	64° 53' 22" B.
9	18° 25' 21" K.	64° 52' 39" B.
10	18° 24' 30" K.	64° 52' 19" B.
11	18° 23' 51" K.	64° 51' 50" B.
12	18° 23' 42" K.	64° 51' 23" B.
13	18° 23' 36" K.	64° 50' 17" B.
14	18° 23' 48" K.	64° 49' 41" B.
15	18° 24' 11" K.	64° 49' 00" B.
16	18° 24' 28" K.	64° 47' 57" B.
17	18° 24' 18" K.	64° 47' 01" B.
18	18° 23' 13" K.	64° 46' 37" B.
19	18° 22' 37" K.	64° 45' 20" B.
20	18° 22' 39" K.	64° 44' 42" B.
21	18° 22' 42" K.	64° 44' 36" B.
22	18° 22' 37" K.	64° 44' 24" B.
23	18° 22' 39" K.	64° 43' 42" B.
24	18° 22' 30" K.	64° 43' 36" B.
25	18° 22' 25" K.	64° 42' 58" B.
26	18° 22' 26" K.	64° 42' 28" B.
27	18° 22' 15" K.	64° 42' 03" B.
28	18° 22' 22" K.	64° 40' 60" B.
29	18° 21' 57" K.	64° 40' 15" B.
30	18° 21' 51" K.	64° 38' 23" B.
31	18° 21' 22" K.	64° 38' 16" B.
32	18° 20' 39" K.	64° 38' 33" B.
33	18° 19' 15" K.	64° 38' 14" B.
34	18° 19' 07" K.	64° 38' 16" B.
35	18° 17' 23" K.	64° 39' 38" B.
36	18° 16' 43" K.	64° 39' 41" B.
37	18° 11' 33" K.	64° 38' 58" B.
38	18° 03' 02" K.	64° 38' 03" B.
39	18° 02' 56" K.	64° 29' 35" B.
40	18° 02' 51" K.	64° 27' 02" B.
41	18° 02' 30" K.	64° 21' 08" B.
42	18° 02' 31" K.	64° 20' 08" B.
43	18° 02' 03" K.	64° 15' 57" B.
44	18° 00' 12" K.	64° 02' 29" B.
45	17° 59' 58" K.	64° 01' 04" B.
46	17° 58' 47" K.	63° 57' 01" B.
47	17° 57' 51" K.	63° 53' 54" B.
48	17° 56' 38" K.	63° 53' 21" B.
49	17° 39' 40" K.	63° 54' 53" B.

Nokta	Enlem	Boylam
50	17° 37' 08" K.	63° 55' 10" B.
51	17° 30' 21" K.	63° 55' 56" B.
52	17° 11' 36" K.	63° 57' 57" B.
53	17° 05' 00" K.	63° 58' 41" B.
54	16° 59' 49" K.	63° 59' 18" B.
55	17° 18' 37" K.	67° 32' 14" B.

Lahika VIII

Uluslararası Enerji Verimliliği (IEE) Sertifikası Formu

ULUSLARARASI ENERJİ VERİMLİLİĞİ SERTİFİKASI

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmede (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) değişiklik yapan 1997 tarihli Protokolün hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)

Yetkili:

(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi
veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri¹

Geminin adı

Ayır edici rakam veya harfler

Tescil limanı

Gros tonaj

IMO numarası²

BU BELGE AŞAĞIDAKİLERİ TASDİK EDER:

- 1 Gemi, Sözleşme Ek VI'daki kural 5.4'ün gerekliliklerine uygun olarak sörfeye tabi tutulmuştur ve
- 2 Sörvey, geminin 22, 23, 24, 25 ve 26. kurallardaki geçerli gerekliliklere uygun olduğunu göstermiştir.

Bu Belgenin dayanağı olan sörveyin tamamlanma tarihi:(gg/aa/yyyy)

Verildiği yer:

(belgenin verildiği yer)

(gg/aa/yyyy):

(venliş tarihi)

(belgeyi düzenleyen
yetkilinin imzası)

(yetkili makamın mührü veya damgası)

¹ Alternatif olarak, geminin bilgileri kutulara yatay olarak yerleştirilebilir.

² IMO Gemi Kimlik Numarası Planına göre (A.1117(30) sayılı karar).

**Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası
(IEE Sertifikası) Eki**

**ENERJİ VERİMLİLİĞİNE
İLİŞKİN İNŞA KAYDI**

Notlar:

- 1 Bu Kayıt kalıcı olarak IEE Belgesine eklenecektir. IEE Sertifikası her zaman gemide mevcut olacaktır.
- 2 Bu kayıt asgari olarak İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dilinde olacaktır. Belgeyi veren Tarafın resmi dili de kullanılıyorsa, anlaşmazlık veya uyumsuzluk durumunda bu geçerli olacaktır.
- 3 Kutulara, "evet" ve "geçerli" yanıtı için çarpı (x) ya da "hayır" ve "uygun değil" yanıtı için (-) işareti konulacaktır.
- 4 Aksi belirtilmedikçe, bu Kayıtta belirtilen kurallarda Sözleşmenin VI. Ek'indeki kurallara atıfta bulunulur ve kararlar veya genelgelerde Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilene atıfta bulunulur.

1 Gemi bilgileri

- 1.1 Geminin adı
- 1.2 IMO numarası
- 1.3 Yapım sözleşmesi tarihi
- 1.4 Büyük dönüşüm tarihi (varsa)
- 1.5 Gros tonaj
- 1.6 Dedveyt:
- 1.7 Gemi tipi³

2 Tahrik sistemi

- 2.1 Dizel tahrik sistemi
- 2.2 Dizel-elektrik tahrik sistemi
- 2.3 Türbin tahrik sistemi
- 2.4 Hibrit tahrik sistemi
- 2.5 Yukarıdakilerden farklı başka bir tahrik sistemi

³ Kural 2'de belirtilen tanımlara uygun olarak gemi tipini girin. Kural 2'de tanımlanan birden fazla gemi tipine uyan gemiler, en sıkı (en düşük) gerekli EEDI'ya sahip gemi tipi olarak kabul edilmelidir. Gemi, kural 2'de tanımlanan gemi tiplerine uymuyorsa, "Kural 2'de tanımlanan gemi tipleri dışındaki bir gemi" ifadesini girin.

3 Elde Edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI)

- 3.1 Kural 22.1 uyarınca elde edilen EEDI, elde edilen EEDI'nin hesaplanması sürecini de gösteren EEDI teknik dosyasında yer alan bilgilere dayanarak hesaplanır
Elde edilen EEDI: gram-CO₂/ton-deniz mili
- 3.2 Elde edilen EEDI aşağıdaki nedenlerle hesaplanmamaktadır:
- 3.2.1 gemi, kural 2.2.18'de tanımlandığı gibi yeni bir gemi olmadığı için kural 22.1 kapsamında muaftır
.....
- 3.2.2 tahrik sistemi tipi kural 19.3 kapsamında muaftır
- 3.2.3 gemi idaresi kural 19.4 kapsamında kural 22'nin gerekliliğinden feragat eder
.....
- 3.2.4 gemi tipi kural 22.1 kapsamında muaftır

4 Gerekli EEDI

- 4.1 Gerekli EEDI: gram-CO₂/ton-mil
- 4.2 Gerekli EEDI, aşağıdaki nedenlerle geçerli değildir:
- 4.2.1 gemi, kural 2.2.18'de tanımlandığı gibi bir yeni gemi olmadığı için kural 24.1 kapsamında muaftır
.....
- 4.2.2 tahrik sistemi tipi kural 19.3 kapsamında muaftır
- 4.2.3 gemi idaresi kural 19.4 kapsamında kural 24'ün gerekliliğinden feragat eder
.....
- 4.2.4 gemi tipi kural 24.1 kapsamında muaftır
- 4.2.5 geminin kapasitesi, kural 24.2'deki tablo 1'de yer alan minimum kapasite eşliğinden düşük

5 Elde Edilen Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI)

- 5.1 Kural 23.1 uyarınca elde edilen EEXI, Örgüt tarafından geliştirilmiş yönergeler⁴ dikkate alınarak hesaplanır
- Elde edilen EEXI: gram-CO₂/ton-mil
- 5.2 Elde edilen EEXI aşağıdaki nedenlerle hesaplanmamaktadır::
- 5.2.1 tahrik sistemi tipi kural 19.3 kapsamında muaftır
- 5.2.2 gemi tipi kural 23.1 kapsamında muaftır

⁴ Bkz. *Elde edilen Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksini (EEXI) hesaplama yöntemine ilişkin 2027 tarihli Yönerge* (MEPC.333(76) sayılı karar).

6 Gerekli EEXI

- 6.1 Gerekli EEXI: kural 25 uyarınca gram-CO₂/ton-mil
- 6.2 Gerekli EEXI, aşağıdaki nedenlerle geçerli değildir:
- 6.2.1 tahrik sistemi tipi kural 19.3 kapsamında muafır □
- 6.2.2 gemi tipi kural 25.1 kapsamında muafır □
- 6.2.3 geminin kapasitesi, kural 25.1'deki tablo 3'te yer alan minimum kapasite eşliğinden düşüktür

7 Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı

- 7.1 Gemiye kural 26'ya uygun olarak Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) sağlanır □

8 EEDI teknik dosyası

- 8.1 IEE Sertifikası kural 22.1'e uygun olarak EEDI teknik dosyası ile birlikte kullanılır □
- 8.1.1 EEDI teknik dosyası tanımlama/doğrulama numarası.....
- 8.1.2 EEDI teknik dosyası doğrulama tarihi.....

9 EEXI teknik dosyası

- 9.1 IEE Sertifikası, kural 23.1'e uygun olarak EEXI teknik dosyası ile birlikte kullanılır □
- 9.1.1 EEXI teknik dosyası tanımlama/doğrulama numarası.....
- 9.1.2 EEXI teknik dosyası doğrulama tarihi.....
- 9.2 Elde edilen EEDI, elde edilen EEXI'ya alternatif olarak kullanıldığından, IEE Sertifikası EEXI teknik dosyasıyla birlikte sunulmaz □

Bu Kayıt'ın her bakımdan doğru olduğu TASDİK EDİLMİŞTİR.

Verildiği yer.....
(Kayıt'ın düzenlendiği yer)

(gg/aa/yyyy):
(veriliş tarihi) (Kayıt'ı düzenleyen yetkilinin imzası)

(yetkili makamın mührü veya damgası)

Lahika IX

IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veri Tabanına sunulacak bilgiler

Geminin kimliği

IMO numarası.....

Verilerin sunulduğu takvim yılı dönemi

Başlangıç tarihi (gg/aa/yyyy)

Bitiş tarihi (gg/aa/yyyy)

Geminin teknik özellikleri

Bu Ek'in 2. kuralında tanımlandığı gibi veya başka (belirtilecek) gemi tipi

Gros tonaj (GT)¹

Net tonaj (NT)².....

Dedveyt (DWT)³

130 kW üzerinde ana ve yardımcı pistonlu içten yanmalı motorların güç çıkışı (anma gücü)⁴ (kW olarak belirtilecektir)

EEDI (varsa)

Buz sınıfı⁵

Yakıt tipine⁶ göre metrik ton cinsinden yakıt tüketimi ve yakıt tüketimi verilerini toplamak için kullanılan yöntemler.....

Katedilen mesafe

Saat cinsinden toplam süre

¹ Gross tonaj, 1969 tarihli Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşmeye göre hesaplanmalıdır.

² Net tonaj, 1969 tarihli Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşmeye göre hesaplanmalıdır. Uygulanabilir değilse, "-" işaretini koyun.

³ DWT, bir geminin nispi yoğunluğu 1.025 kg/m³ olan suda yaz yükü draftında sudaki deplasmanı ile geminin yüksüz, yolcusuz ve donanımsız ağırlığı arasındaki ton cinsinden fark anlamına gelir. Yaz yükü draftı, idare veya onun yetkilendirdiği bir kuruluş tarafından onaylanan stabilite kitapçığında belgelendiği şekilde maksimum yaz draftı olarak alınmalıdır. Uygulanabilir değilse, "-" işaretini koyun.

⁴ Anma gücü, motorun plakasında belirtilen maksimum sürekli anma gücü anlamına gelir.

⁵ Buz sınıfı, Kutup Sularında Faaliyet Gösteren Gemilere İlişkin Uluslararası Kodda (Kutup Kodu) (MEPC.264 (68) ve MSC.385 (94) sayılı kararlar) belirtilen tanımla tutarlı olmalıdır. Uygulanabilir değilse, "-" işaretini koyun.

⁶ Bkz. Yeni gemiler için elde edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksini hesaplama yöntemine ilişkin 2018 tarihli Yönerge (MEPC.322(74) ve MEPC.332(76) sayılı kararlarla değiştirildiği şekilde MEPC.308(73) sayılı karar).

Lahika X

**Uygunluk Beyanı Formu – Yakıt Tüketimi Raporlaması ve
Operasyonel Karbon Yoğunluğu Derecelendirmesi**

**UYGUNLUK BEYANI - YAKIT TÜKETİMİ RAPORLAMASI VE
OPERASYONEL KARBON YOĞUNLUĞU DERECELENDİRMESİ**

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kiriliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmede (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) değişiklik yapan 1997 tarihli Protokolün hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)

Yetkili:.....
(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi
veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri¹

Geminin adı

Ayır edici rakam veya harfler

IMO numarası²

Tescil limanı

Gros tonaj

Dedveyt:

Gemi tipi

BU BELGE ŞUNLARI TASDİK EDER:

- 1 Gemi, Sözleşme Ek VI kural 27'de öngörülen ve (gg/aa/yyyy)'den (gg/aa/yyyy)'ye kadar gerçekleştirilen gemi operasyonlarını kapsayan verileri Idareye sunmuştur;
- 2 Veriler, (gg/aa/yyyy) ile (gg/aa/yyyy) arasındaki dönem boyunca yürürlükte olan geminin SEEMP'sinde belirtilen metodoloji ve süreçlere uygun olarak toplanmış ve raporlanmıştır;

¹ Alternatif olarak, geminin bilgileri kutulara yatay olarak yerleştirilebilir.

² IMO Gemi Kimlik Numarası Planına göre (A.1117(30) sayılı karar).

- 3 (gg/aa/yyyy) ile (gg/aa/yyyy) arasındaki geminin elde edilen yıllık operasyonel CII'si, kural 28'in geçerli olduğu gemiler için Sözleşme Ek VI kural 28.1 ve 28.2 uyarınca³dir.
- 4 Bu dönemde geminin yıllık operasyonel karbon yoğunluğu şu şekilde derecelendirilmiştir:
A B C D E
(kural 28'in geçerli olduğu gemiler için Sözleşme Ek VI kural 28 ve 28.2 uyarınca)³ ve
- 5 bir düzeltici eylem planı hazırlanmış ve SEEMP'ye dahil edilmiştir (kural 28'in geçerli olduğu, E olarak derecelendirilen veya arka arkaya üç yıl boyunca D olarak derecelendirilen bir gemi için)*

Bu Uygunluk Beyanı şu tarihe kadar geçerlidir (gg/aa/yyyy):.....

Verildiği yer.....
(Beyanın düzenlendiği yer)

(gg/aa/yyyy):.....
(veriliş tarihi) (Beyanı düzenleyen yetkilinin imzası)
(yetkili makamın mührü veya damgası)

³ Kural 27.4, 27.5 veya 27.6'da belirtilen bir gemi devri durumunda, bu bölümler MARPOL Ek VI'nin 28.3 kuralına uygun olarak doldurulmalıdır.

Lahikal XI

UNSP Mavnavları için Muafiyet Sertifikası Formu

**KENDİNDEN TAHRİKLİ OLMAYAN İNSANSIZ MAVNALAR İÇİN ULUSLARARASI
HAVA KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME MUAFİYET SERTİFİKASI**

Aşağıda belirtilen Hükümetin yetkisi altında, 1978 tarihli Protokol ile değiştirildiği haliyle 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kiriliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşmede (buradan itibaren "Sözleşme" olarak anılacaktır) değişiklik yapan 1997 tarihli Protokolün hükümleri uyarınca düzenlenmiştir:

.....
(ülkenin tam adı)

Yetkili:

.....
(Sözleşme hükümleri uyarınca yetkilendirilen kişi
veya kuruluşun tam adı)

Gemi bilgileri¹

Geminin adı

Ayır edici rakam veya harfler

IMO numarası²

Tescil limanı

Gross Ton.....

BU BELGE AŞAĞIDAKİLERİ TASDİK EDER:

- 1 UNSP mavnası, Sözleşme Ek VI'daki kural 3.4'ün gerekliliklerine uygun olarak sözveye tabi tutulmuştur;
- 2 Sörvey, UNSP mavnasına ilişkin aşağıdaki özellikleri göstermiştir:
 - .1 mekanik yollarla tahrik edilmeyen;
 - .2 Sözleşme Ek VI kapsamında kontrol edilen emisyon üretebilecek herhangi bir sistem, ekipman ve/veya makineye sahip olmayan ve
 - .3 üzerinde insan veya canlı hayvan olmayan ve
- 3 UNSP mavnası, Sözleşme Ek VI kural 3.4 uyarınca, Sözleşme Ek VI kural 5.1 ve 6.1'in belgelendirme ve ilgili sörvey gerekliliklerinden muafır.

¹ Alternatif olarak, geminin bilgileri kutulara yatay olarak yerleştirilebilir.

² IMO Gemi Kimlik Numarası Planına göre (A.1117(30) sayılı karar).

Bu Belge şu tarihe kadar geçerlidir (gg/aa/yyyy):.....

(muafiyet koşullarının devam etmesine tabi olarak)

Bu Belgenin dayanağı olan sörveyin tamamlanma tarihi: (gg/aa/yyyy):

Verildiği yer.....
(belgenin verildiği yer)

(gg/aa/yyyy):.....
(veriliş tarihi) (belgeyi düzenleyen yetkilinin imzası)

(yetkili makamın mührü veya damgası)

ANNEX 1

RESOLUTION MEPC.328(76)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

2021 Revised MARPOL Annex VI

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

RECALLING FURTHER that the Committee, at its seventy-second session, adopted resolution MEPC.304(72) on the *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning mandatory goal-based technical and operational measures to reduce carbon intensity of international shipping and exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from certain survey and certification requirements, which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

HAVING ALSO CONSIDERED, at its seventy-sixth session, the comprehensive assessment of the impacts of the proposed amendments to MARPOL Annex VI on States, including on developing countries, especially on least developed countries (LDCs) and small island developing States (SIDS).*

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, the amendments to MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments to MARPOL Annex VI shall be deemed to have been accepted on 1 May 2022 unless prior to that date not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the amendments to MARPOL Annex VI shall enter into force on 1 November 2022 upon its acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 INVITES ALSO the Parties to consider and initiate as soon as possible the development of a Carbon Intensity Code;

* As set out in documents MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68, and MEPC 76/INF.68/Add.1, Add.2 and Add.3.

5 INVITES the Organization, mindful of the review clauses provided for in regulations 25.3 and 28.11 of the amendments to MARPOL Annex VI, to initiate the respective reviews as early as possible;

6 INVITES ALSO the Organization to keep under review the impacts on States of the aforesaid amendments to MARPOL Annex VI, paying particular attention to the needs of developing countries, especially LDCs and SIDS, so that any necessary adjustments can be made;

7 AGREES to undertake a lessons-learned exercise from the comprehensive impact assessment of the amendments to MARPOL Annex VI, with a view to improving the procedure for conducting future impact assessments taking into account the *Procedure for assessing impacts on States of candidate measures* (MEPC.1/Circ.885) and the terms of reference for the impact assessment of the short-term measure;[†]

8 ENCOURAGES the Parties to consider early application of the aforesaid amendments;

9 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments to MARPOL Annex VI contained in the annex to all Parties to MARPOL;

10 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

[†] As set out in the *Terms of reference and arrangements for the conduct of a comprehensive impact assessment of the short-term measure before MEPC 76* (MEPC 75/18, annex 6).

ANNEX

MARPOL ANNEX VI

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS

Chapter 1 – General

Regulation 1

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise.

Regulation 2

Definitions

- 1 For the purpose of this Annex:
 - .1 *Annex* means Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL), as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as modified by the Protocol of 1997, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.
 - .2 *A similar stage of construction* means the stage at which:
 - .1 construction identifiable with a specific ship begins; and
 - .2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.
 - .3 *Anniversary date* means the day and the month of each year that will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate.
 - .4 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.
 - .5 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.¹
 - .6 *Audit Standard* means the Code for Implementation.
 - .7 *Auxiliary control device* means a system, function or control strategy installed on a marine diesel engine that is used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure, or that is used to facilitate the starting of the engine. An auxiliary control device

¹ Refer to the Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme (resolution A.1067(28)).

- may also be a strategy or measure that has been satisfactorily demonstrated not to be a defeat device.
- .8 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).
- .9 *Continuous feeding* is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1,200°C.
- .10 *Defeat device* means a device that measures, senses or responds to operating variables (e.g. engine speed, temperature, intake pressure or any other parameter) for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any component or the function of the emission control system such that the effectiveness of the emission control system is reduced under conditions encountered during normal operation, unless the use of such a device is substantially included in the applied emission certification test procedures.
- .11 *Electronic Record Book* means a device or system, approved by the Administration, used to electronically record the required entries for discharges, transfers and other operations as required under this Annex in lieu of a hard copy record book.²
- .12 *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.
- .13 *Emission control area* means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment. Emission control areas shall include those listed in, or designated under, regulations 13 and 14 of this Annex.
- .14 *Fuel oil* means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including gas, distillate and residual fuels.
- .15 *Gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969, or any successor Convention.
- .16 *In-use sample* means a sample of fuel oil in use on a ship.
- .17 *Installations* in relation to regulation 12 of this Annex means the installation of systems, equipment, including portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a ship, but excludes the repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units.

² Refer to the *Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL* (resolution MEPC.312(74)).

- 18 *Installed* means a marine diesel engine that is or is intended to be fitted on a ship, including a portable auxiliary marine diesel engine, only if its fuelling, cooling or exhaust system is an integral part of the ship. A fuelling system is considered integral to the ship only if it is permanently affixed to the ship. This definition includes a marine diesel engine that is used to supplement or augment the installed power capacity of the ship and is intended to be an integral part of the ship.
- 19 *Irrational emission control strategy* means any strategy or measure that, when the ship is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures.
- 20 *Low-flashpoint fuel* means gaseous or liquid fuel oil having a flashpoint lower than otherwise permitted under paragraph 2.1.1 of regulation 4 of chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended.
- 21 *Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied. In addition, a gas-fuelled engine installed on a ship constructed on or after 1 March 2016 or a gas-fuelled additional or non-identical replacement engine installed on or after that date is also considered as a marine diesel engine.
- 22 *MARPOL delivered sample* means the sample of fuel oil delivered in accordance with regulation 18.8.1 of this Annex.
- 23 *NO_x Technical Code* means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by resolution 2 of the 1997 MARPOL Conference, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.
- 24 *Onboard sample* means a sample of fuel oil intended to be used or carried for use on board that ship.
- 25 *Ozone-depleting substances* means controlled substances defined in paragraph (4) of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:

Halon 1211	Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301	Bromotrifluoromethane
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2)
CFC-11	Trichlorofluoromethane
CFC-12	Dichlorodifluoromethane
CFC-113	1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane

- | | | |
|--|---------|--|
| | CFC-114 | 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane |
| | CFC-115 | Chloropentafluoroethane |
- .26 *Shipboard incineration* means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.
- .27 *Shipboard incinerator* means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.
- .28 *Ships constructed* means ships the keels of which are laid or that are at a similar stage of construction.
- .29 *Sludge oil* means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.
- .30 *Sulphur content of fuel oil* means the concentration of sulphur in a fuel oil, measured in % m/m as tested in accordance with a standard acceptable to the Organization.³
- .31 *Tanker* in relation to regulation 15 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.
- .32 *Unmanned non-self-propelled (UNSP) barge* means a barge that:
- .1 is not propelled by mechanical means;
 - .2 has no system, equipment and/or machinery fitted that may generate emissions regulated by this Annex; and
 - .3 has neither persons nor living animals on board.
- 2 For the purpose of chapter 4:
- .1 *A ship delivered on or after 1 September 2019* means a ship:
 - .1 for which the building contract is placed on or after 1 September 2015; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after 1 March 2016; or
 - .3 the delivery of which is on or after 1 September 2019.
 - .2 *Attained annual operational CII* is the operational carbon intensity indicator value achieved by an individual ship in accordance with regulations 26 and 28 of this Annex.

³ Refer to ISO 8754:2003 Petroleum products – Determination of sulphur content – Energy-dispersive X-ray fluorescence spectrometry.

- .3 *Attained EEDI* is the EEDI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 22 of this Annex.
- .4 *Attained EEXI* is the EEXI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 23 of this Annex.
- .5 *Bulk carrier* means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as defined in regulation 1 of chapter XII of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, (as amended) but excluding combination carriers.
- .6 *Calendar year* means the period from 1 January until 31 December inclusive.
- .7 *Combination carrier* means a ship designed to load 100% deadweight with both liquid and dry cargo in bulk.
- .8 *Company* means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, as amended.
- .9 *Containership* means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.
- .10 *Conventional propulsion* in relation to chapter 4 means a method of propulsion where a main reciprocating internal combustion engine(s) is the prime mover and coupled to a propulsion shaft either directly or through a gear box.
- .11 *Cruise passenger ship* in relation to chapter 4 means a passenger ship not having a cargo deck, designed exclusively for commercial transportation of passengers in overnight accommodations on a sea voyage.
- .12 *Distance travelled* means distance travelled over ground.
- .13 *Existing ship* means a ship which is not a new ship.
- .14 *Gas carrier* in relation to chapter 4 means a cargo ship, other than an LNG carrier as defined in paragraph 2.16 of this regulation, constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.
- .15 *General cargo ship* means a ship with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo. This definition excludes specialized dry cargo ships, which are not included in the calculation of reference lines for general cargo ships, namely livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier.
- .16 *LNG carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of liquefied natural gas (LNG).
- .17 *Major conversion* means in relation to chapter 4 of this Annex a conversion of a ship:

- .1 which substantially alters the dimensions, carrying capacity or engine power of the ship; or
 - .2 which changes the type of the ship; or
 - .3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong the life of the ship; or
 - .4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship; or
 - .5 which substantially alters the energy efficiency of the ship and includes any modifications that could cause the ship to exceed the applicable required EEDI as set out in regulation 24 of this Annex or the applicable required EEXI as set out in regulation 25 of this Annex.
- .18 *New ship* means a ship:
- .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2013; or
 - .3 the delivery of which is on or after 1 July 2015.
- .19 *Non-conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion, other than conventional propulsion, including diesel-electric propulsion, turbine propulsion, and hybrid propulsion systems.
- .20 *Passenger ship* means a ship which carries more than 12 passengers.
- .21 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:
- .1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 1 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and
 - .2 amendments to part II-B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.
- .22 *Refrigerated cargo carrier* means a ship designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.

- .23 *Required annual operational CII* is the target value of attained annual operational CII in accordance with regulations 26 and 28 of this Annex for the specific ship type and size.
- .24 *Required EEDI* is the maximum value of attained EEDI that is allowed by regulation 24 of this Annex for the specific ship type and size.
- .25 *Required EEXI* is the maximum value of attained EEXI that is allowed by regulation 25 of this Annex for the specific ship type and size.
- .26 *Ro-ro cargo ship* means a ship designed for the carriage of roll-on-roll-off cargo transportation units.
- .27 *Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)* means a multi-deck roll-on-roll-off cargo ship designed for the carriage of empty cars and trucks.
- .28 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with roll-on-roll-off cargo spaces.
- .29 *Tanker* means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

Regulation 3

Exceptions and exemptions

General

- 1 Regulations of this Annex shall not apply to:
 - .1 any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
 - .2 any emission resulting from damage to a ship or its equipment:
 - .2.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and
 - .2.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Trials for ship emission reduction and control technology research

2 The Administration of a Party may, in cooperation with other Administrations as appropriate, issue an exemption from specific provisions of this Annex for a ship to conduct trials for the development of ship emission reduction and control technologies and engine design programmes. Such an exemption shall only be provided if the applications of specific provisions of the Annex or the revised NO_x Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes. A permit issued under this regulation shall not exempt a ship from the reporting requirement under regulation 27 and shall not alter the type and scope of data required to be reported under regulation 27. A permit for such an exemption

shall only be provided to the minimum number of ships necessary and be subject to the following provisions:

- .1 for marine diesel engines with a per cylinder displacement up to 30 L, the duration of the sea trial shall not exceed 18 months. If additional time is required, a permitting Administration or Administrations may permit a renewal for one additional 18-month period; or
- .2 for marine diesel engines with a per cylinder displacement at or above 30 L, the duration of the sea trial shall not exceed five years and shall require a progress review by the permitting Administration or Administrations at each intermediate survey. A permit may be withdrawn based on this review if the testing has not adhered to the conditions of the permit or if it is determined that the technology or programme is not likely to produce effective results in the reduction and control of ship emissions. If the reviewing Administration or Administrations determine that additional time is required to conduct a test of a particular technology or programme, a permit may be renewed for an additional time period not to exceed five years.

Emissions from seabed mineral activities

3.1 Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources are, consistent with article 2(3)(b)(ii) of the present Convention, exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:

- .1 emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;
- .2 the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;
- .3 emissions associated solely and directly with the treatment, handling or storage of seabed minerals; and
- .4 emissions from marine diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources.

3.2 The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons that are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

Unmanned non-self-propelled barges

4 The Administration may exempt an unmanned non-self-propelled (UNSP) barge⁴ from the requirements of regulations 5.1 and 6.1 of this Annex by means of an International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled (UNSP) Barges,

⁴ Refer to the *Guidelines for exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from the survey and certification requirements under the MARPOL Convention (MEPC.1/Circ.892)*.

for a period not exceeding five years provided that the barge has undergone a survey to confirm that conditions referred to in regulations 2.1.32.1 to 2.1.32.3 of this Annex are met.

Regulation 4

Equivalents

1 The Administration of a Party may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to those required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as those required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14.

2 The Administration of a Party that allows a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to those required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 The Administration of a Party should take into account any relevant guidelines developed by the Organization⁵ pertaining to the equivalents provided for in this regulation.

4 The Administration of a Party that allows the use of an equivalent as set forth in paragraph 1 of this regulation shall endeavour not to impair or damage its environment, human health, property or resources or those of other States.

Chapter 2 – Survey, certification and means of control

Regulation 5

Surveys

1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig or other platform shall, to ensure compliance with the requirements of chapter 3 of this Annex, be subject to the surveys specified below:

- .1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex;
- .2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or 9.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of chapter 3 of this Annex;
- .3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex and are in good working

⁵ Refer to 2015 Guidelines for exhaust gas cleaning systems (resolution MEPC.259(68)).

order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

- .4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 5 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and
- .5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 5 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 6 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of chapter 3 of this Annex.

2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of chapter 3 of this Annex are complied with.

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration.

- .1 The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization;⁶
- .2 The survey of marine diesel engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008;
- .3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, it shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate shall be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation; and
- .4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

⁶ Refer to the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization. Refer also to the Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2019 (resolution A.1140(31)).

4 Ships to which chapter 4 of this Annex applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account the guidelines adopted by the Organization:⁷

- .1 An initial survey carried out before a new ship is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued. The survey shall verify that the ship's attained EEDI is in accordance with the requirements in chapter 4 of this Annex, and that the SEEMP required by regulation 26 of this Annex is on board;
- .2 A general or partial survey, according to the circumstances, carried out after a major conversion of a new ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 24 of this Annex, with the reduction factor applicable to the ship type and size of the converted ship in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original ship in accordance with regulation 2.2.18 of this Annex;
- .3 In cases where the major conversion of a new or existing ship is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the Administration shall determine the necessity of an initial survey on attained EEDI. Such a survey, if determined necessary, shall ensure that the attained EEDI is calculated and meets the requirement of regulation 24 of this Annex, with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion. The survey shall also verify that the SEEMP required by regulation 26 of this Annex is on board and, for a ship to which regulation 27 applies, has been revised appropriately to reflect a major conversion in those cases where the major conversion affects data collection methodology and/or reporting processes;
- .4 For existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 26 of this Annex shall take place at the first intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2013;
- .5 The Administration shall ensure that for each ship to which regulation 27 applies, the SEEMP complies with regulation 26.2 of this Annex. This shall be done prior to collecting data under regulation 27 of this Annex in order to ensure the methodology and processes are in place prior to the beginning of the ship's first reporting period. Confirmation of compliance shall be provided to and retained on board the ship;
- .6 The Administration shall ensure that, for each ship to which regulation 28 applies, the SEEMP complies with regulation 26.3.1 of this Annex. This shall be done prior to 1 January 2023. Confirmation of compliance shall be provided to, and retained on board, the ship;
- .7 The verification that the ship's attained EEXI is in accordance with the requirements in regulations 23 and 25 of this Annex shall take place at the first annual, intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this

⁷ Refer to the 2014 *Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index* (resolution MEPC.254(67), as amended by resolutions MEPC.261(68) and MEPC.309(73)); consolidated text: MEPC.1/Circ.855/Rev.2, as may be further amended.

regulation or the initial survey identified in paragraphs 4.1 and 4.3 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2023; and

- .8 Notwithstanding paragraph 4.7 of this regulation, a general or partial survey, according to the circumstances, carried out after a major conversion of a ship to which regulation 23 of this Annex applies. The survey shall ensure that the attained EEXI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 25 of this Annex.

5 The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

6 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered that substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

Regulation 6

Issue or endorsement of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

International Air Pollution Prevention Certificate

1 An International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

- .1 any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and
- .2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.

2 A ship constructed before the date this Annex enters into force for that particular ship's Administration, shall be issued with an IAPP Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date.

3 Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it.⁸ In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

International Energy Efficiency Certificate

4 An International Energy Efficiency Certificate for the ship shall be issued after a survey in accordance with the provisions of regulation 5.4 of this Annex to any ship of 400 gross tonnage and above before that ship may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties.

⁸ Refer to the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization.

5 The certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or any organization duly authorized by it.⁸ In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

6 Upon receipt of reported data pursuant to regulation 27.3 of this Annex and attained annual operational CII pursuant to regulation 28.2 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall:

- .1 determine whether the data has been reported in accordance with regulation 27 of this Annex;
- .2 verify that the attained annual operational CII reported is based on the data submitted in accordance with regulation 27 of this Annex;
- .3 based on the verified attained annual operational CII, determine the operational carbon intensity rating of the ship in accordance with regulation 28.6 of this Annex; and
- .4 issue a Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating to the ship no later than five months from the beginning of the calendar year, upon determination and verification pursuant to regulations 6.6.1 to 6.6.3 of this Annex. In every case, the Administration assumes full responsibility for this Statement of Compliance.

7 Upon receipt of reported data pursuant to regulations 27.4, 27.5 or 27.6 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it⁹ shall promptly determine whether the data has been reported in accordance with regulation 27 and, if so, issue a Statement of Compliance to the ship. In every case, the Administration assumes full responsibility for this Statement of Compliance.

8 Notwithstanding paragraph 6 of this regulation, a ship rated as D for three consecutive years or rated as E in accordance with regulation 28 of this Annex shall not be issued a Statement of Compliance unless a plan of corrective actions is duly developed and reflected in the SEEMP and verified by the Administration or any organization duly authorized by it in accordance with regulations 28.7 and 28.8 of this Annex.

Regulation 7

Issue of a Certificate by another Party

1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an IAPP Certificate or an International Energy Efficiency Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of such certificates on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

⁹ Refer to the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

4 No IAPP Certificate, International Energy Efficiency Certificate or UNSP Exemption Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 8

Form of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

International Air Pollution Prevention Certificate

1 The IAPP Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix I to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

International Energy Efficiency Certificate

2 The International Energy Efficiency Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix VIII to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

3 The Statement of Compliance pursuant to regulations 6.6 and 6.7 of this Annex shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix X to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges

4 In accordance with regulation 3.4 of this Annex, the International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix XI to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in the event of a dispute or discrepancy.

Regulation 9

Duration and validity of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

International Air Pollution Prevention Certificate

1 An IAPP Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation:

- .1 when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date

of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;

- .2 when the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate; and
- .3 when the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 5.1.3 and 5.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period that shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages that has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 2.1, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 5 of this Annex, then:

- .1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date that shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- .2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 5 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

- .3 the expiry date may remain unchanged, provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 5 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5.1 of this Annex;
- .2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5.1.3 or 5.1.4 of this Annex; and
- .3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 5.4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

International Energy Efficiency Certificate

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or
- .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of chapter 4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports; or
- .3 if the ship's equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey were changed without the express approval of the Administration, as provided for in regulation 5.5 of this Annex, unless regulation 3 of this Annex applies.

Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

12 The Statement of Compliance issued pursuant to regulation 6.6 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued and for the first five months of the following

calendar year. The Statement of Compliance issued pursuant to regulation 6.7 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued, for the following calendar year, and for the first five months of the subsequent calendar year. All Statements of Compliance shall be kept on board for at least five years.

Regulation 10

Port State control on operational requirements

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex,¹⁰ where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take steps to ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

5 In relation to chapter 4 of this Annex, any port State inspection may verify, when appropriate, that there is a valid Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating, an International Energy Efficiency Certificate and a Ship Energy Efficiency Management Plan on board, in accordance with article 5 of the present Convention.

6 Notwithstanding the requirements in paragraph 5 of this regulation, any port State inspection may inspect whether the Ship Energy Efficiency Management Plan is duly implemented by the ship in accordance with regulation 28 of this Annex.

Regulation 11

Detection of violations and enforcement

1 Parties shall cooperate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, and adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

2 A ship to which this Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

3 Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. If it is

¹⁰ Refer to the *Procedures for port State control, 2019* (resolution A.1138(31)). Refer also to the *2019 Guidelines for port State control under MARPOL Annex VI Chapter 3* (resolution MEPC.321(74)).

practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the master of the ship of the alleged violation.

4 Upon receiving such evidence, the Administration shall investigate the matter and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party that has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

5 A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

6 The international law concerning the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, mutatis mutandis, to the rules and standards set forth in this Annex.

Chapter 3 – Requirements for control of emissions from ships

Regulation 12

Ozone-depleting substances

1 This regulation does not apply to permanently sealed equipment where there are no refrigerant charging connections or potentially removable components containing ozone-depleting substances.

2 Subject to the provisions of regulation 3.1, any deliberate emissions of ozone-depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone-depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone-depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties.

3.1 Installations that contain ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons, shall be prohibited:

- .1 on ships constructed on or after 19 May 2005; or
- .2 in the case of ships constructed before 19 May 2005 which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 19 May 2005 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 19 May 2005.

3.2 Installations that contain hydrochlorofluorocarbons shall be prohibited:

- .1 on ships constructed on or after 1 January 2020; or
- .2 in the case of ships constructed before 1 January 2020 which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or

after 1 January 2020 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 1 January 2020.

4 The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

5 Each ship subject to regulation 6.1 shall maintain a list of equipment containing ozone-depleting substances.¹¹

6 Each ship subject to regulation 6.1 that has rechargeable systems that contain ozone-depleting substances shall maintain an ozone-depleting substances record book. This record book may form part of an existing logbook or electronic record book¹² as approved by the Administration. An electronic recording system referred to in regulation 12.6, as adopted by resolution MEPC.176(58), shall be considered an electronic record book, provided the electronic recording system is approved by the Administration on or before the first IAPP Certificate renewal survey carried out on or after 1 October 2020, but not later than 1 October 2025, taking into account the guidelines developed by the Organization.¹²

7 Entries in the ozone-depleting substances record book shall be recorded in terms of mass (kg) of substance and shall be completed without delay on each occasion, in respect of the following:

- .1 recharge, full or partial, of equipment containing ozone-depleting substances;
- .2 repair or maintenance of equipment containing ozone-depleting substances;
- .3 discharge of ozone-depleting substances to the atmosphere:
 - .3.1 deliberate; and
 - .3.2 non-deliberate;
- .4 discharge of ozone-depleting substances to land-based reception facilities; and
- .5 supply of ozone-depleting substances to the ship.

Regulation 13

Nitrogen oxides (NO_x)

Application

1.1 This regulation shall apply to:

- .1 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW installed on a ship; and
- .2 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW that undergoes a major conversion on or after 1 January 2000 except when demonstrated to the satisfaction of the Administration that such engine is an

¹¹ See appendix I, Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate), section 2.1.

¹² Refer to the *Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL* (resolution MEPC.312(74)).

identical replacement to the engine that it is replacing and is otherwise not covered under paragraph 1.1.1 of this regulation.

- 1.2 This regulation does not apply to:
- .1 a marine diesel engine intended to be used solely for emergencies or solely to power any device or equipment intended to be used solely for emergencies on the ship on which it is installed, or a marine diesel engine installed in lifeboats intended to be used solely for emergencies; and
 - .2 a marine diesel engine installed on a ship solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engine is subject to an alternative NO_x control measure established by the Administration.

1.3 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.1 of this regulation, the Administration may provide an exclusion from the application of this regulation for any marine diesel engine that is installed on a ship constructed, or for any marine diesel engine that undergoes a major conversion, before 19 May 2005, provided that the ship on which the engine is installed is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

Major conversion

2.1 For the purpose of this regulation, *major conversion* means a modification on or after 1 January 2000 of a marine diesel engine that has not already been certified to the standards set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation where:

- .1 the engine is replaced by a marine diesel engine or an additional marine diesel engine is installed, or
- .2 any substantial modification, as defined in the revised NO_x Technical Code 2008, is made to the engine, or
- .3 the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10% compared to the maximum continuous rating of the original certification of the engine.

2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a non-identical marine diesel engine, or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. In the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III, as applicable), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II), taking into account the guidelines developed by the Organization.¹³

2.3 A marine diesel engine referred to in paragraph 2.1.2 or 2.1.3 of this regulation shall meet the following standards:

- .1 for ships constructed prior to 1 January 2000, the standards set forth in paragraph 3 of this regulation shall apply; and

¹³ Refer to the 2013 Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit (resolution MEPC.230(65))

- .2 for ships constructed on or after 1 January 2000, the standards in force at the time the ship was constructed shall apply.

Tier I¹⁴

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier II

4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $44 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- .3 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation (NO_x Tier III emission control area), the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship is prohibited:

- .1 except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):
 - .1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
 - .2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
 - .3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

when

- .2 that ship is constructed on or after:

¹⁴ Refer to the *Guidelines for the application of the NO_x Technical Code relative to certification and amendments of Tier I engines* (MEPC.1/Circ.679).

- .1 1 January 2016 and is operating in the North American Emission Control Area or the United States Caribbean Sea Emission Control Area;
 - .2 1 January 2021 and is operating in the Baltic Sea Emission Control Area or the North Sea Emission Control Area;
 - .3 that ship is operating in a NO_x Tier III emission control area other than an emission control area described in paragraph 5.1.2 of this regulation, and is constructed on or after the date of adoption of such an emission control area, or a later date as may be specified in the amendment designating the NO_x Tier III emission control area, whichever is later.
- 5.2 The standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:
- .1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or
 - .2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship; or
 - .3 a marine diesel engine installed on a ship constructed prior to 1 January 2021 of less than 500 gross tonnage, with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of 24 metres or over when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes.
- 5.3 The tier and on/off status of marine diesel engines installed on board a ship to which paragraph 5.1 of this regulation applies which are certified to both Tier II and Tier III or which are certified to Tier II only shall be recorded in such logbook or electronic record book¹⁵ as prescribed by the Administration at entry into and exit from a NO_x Tier III emission control area, or when the on/off status changes within such an area, together with the date, time and position of the ship.
- 5.4 Emissions of nitrogen oxides from a marine diesel engine subject to paragraph 5.1 of this regulation that occur immediately following building and sea trials of a newly constructed ship, or before and following converting, repairing, and/or maintaining the ship, or maintenance or repair of a Tier II engine or a dual fuel engine when the ship is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, for which activities take place in a shipyard or other repair facility located in a NO_x Tier III emission control area are temporarily exempted provided the following conditions are met:
- .1 the engine meets the Tier II NO_x limits; and
 - .2 the ship sails directly to or from the shipyard or other repair facility, does not load or unload cargo during the duration of the exemption, and follows any

¹⁵ Refer to the *Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL* (resolution MEPC.312(74))

additional specific routing requirements indicated by the port State in which the shipyard or other repair facility is located, if applicable.

5.5 The exemption described in paragraph 5.4 of this regulation applies only for the following period:

- .1 for a newly constructed ship, the period beginning at the time the ship is delivered from the shipyard, including sea trials, and ending at the time the ship directly exits the NO_x Tier III emission control area(s) or, with regard to a ship fitted with a dual fuel engine, the ship directly exits the NO_x Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the ship located in the NO_x Tier III emission control area(s);
- .2 for a ship with a Tier II engine undergoing conversion, maintenance or repair, the period beginning at the time the ship enters the NO_x Tier III emission control area(s) and proceeds directly to the shipyard or other repair facility, and ending at the time the ship is released from the shipyard or other repair facility and directly exits the NO_x Tier III emission control area (s) after performing sea trials, if applicable; or
- .3 for a ship with a dual fuel engine undergoing conversion, maintenance or repair, when the ship is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, the period beginning at the time the ship enters the NO_x Tier III emission control area(s) or when it is degassed in the NO_x Tier III emission control area(s) and proceeds directly to the shipyard or other repair facility, and ending at the time when the ship is released from the shipyard or other repair facility and directly exits the NO_x Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the ship located in the NO_x Tier III emission control area(s).

Emission control area

6 For the purposes of this regulation, a NO_x Tier III emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex. The NO_x Tier III emission control areas are:

- .1 the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex;
- .2 the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex;
- .3 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I of the present Convention; and
- .4 the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V of the present Convention.

Marine diesel engines installed on a ship constructed prior to 1 January 2000

7.1 Notwithstanding paragraph 1.1.1 of this regulation, a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 L installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000 shall comply with the emission limits set forth in paragraph 7.4 of this regulation, provided that an approved method¹⁶ for that engine has been certified by an Administration of a Party and notification of such certification has been submitted to the Organization by the certifying Administration.¹⁷ Compliance with this paragraph shall be demonstrated through one of the following:

- .1 installation of the certified approved method, as confirmed by a survey using the verification procedure specified in the approved method file, including appropriate notation on the ship's IAPP Certificate of the presence of the approved method; or
- .2 certification of the engine confirming that it operates within the limits set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation and an appropriate notation of the engine certification on the ship's IAPP Certificate.

7.2 Paragraph 7.1 of this regulation shall apply no later than the first renewal survey that occurs 12 months or more after deposit of the notification in paragraph 7.1. If a shipowner of a ship on which an approved method is to be installed can demonstrate to the satisfaction of the Administration that the approved method was not commercially available despite best efforts to obtain it, then that approved method shall be installed on the ship no later than the next annual survey of that ship that falls after the approved method is commercially available.

7.3 With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 L installed on a ship constructed on or after 1 January 1990, but prior to 1 January 2000, the IAPP Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate one of the following:

- .1 an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation;
- .2 the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation;
- .3 an approved method is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation; or
- .4 an approved method is not applicable.

7.4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine described in paragraph 7.1 of this regulation is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and

¹⁶ Refer to the 2014 *Guidelines on the approved method process* (resolution MEPC.243(66)).

¹⁷ Refer to the 2014 *Guidelines in respect of the information to be submitted by an Administration to the Organization covering the certification of an approved method as required under regulation 13.7.1 of MARPOL Annex VI* (resolution MEPC.242(66)).

- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

7.5 Certification of an approved method shall be in accordance with chapter 7 of the revised NO_x Technical Code 2008 and shall include verification:

- .1 by the designer of the base marine diesel engine to which the approved method applies that the calculated effect of the approved method will not decrease engine rating by more than 1.0%, increase fuel consumption by more than 2.0% as measured according to the appropriate test cycle set forth in the revised NO_x Technical Code 2008, or adversely affect engine durability or reliability; and
- .2 that the cost of the approved method is not excessive, which is determined by a comparison of the amount of NO_x reduced by the approved method to achieve the standard set forth in paragraph 7.4 of this regulation and the cost of purchasing and installing such approved method.¹⁸

Certification

8 The revised NO_x Technical Code 2008 shall be applied in the certification, testing and measurement procedures for the standards set forth in this regulation.

9 The procedures for determining NO_x emissions set out in the revised NO_x Technical Code 2008 are intended to be representative of the normal operation of the engine. Defeat devices and irrational emission control strategies undermine this intention and shall not be allowed. This regulation shall not prevent the use of auxiliary control devices that are used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure or that are used to facilitate the starting of the engine.

Regulation 14

Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter

General requirements

1 The sulphur content of fuel oil used or carried for use on board a ship shall not exceed 0.50% m/m.

2 The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account the guidelines developed by the Organization.¹⁹

¹⁸ The cost of an approved method shall not exceed 375 Special Drawing Rights/metric tonne NO_x calculated in accordance with the cost-effectiveness (Ce) formula below:

$$C_e = \frac{\text{Cost of approved method} \cdot 10^6}{\text{Power (KW)} \cdot 0.768 \cdot 6,000 \text{ (hours/year)} \cdot 5 \text{ (years)} \cdot \Delta\text{NO}_x \text{ (g/kWh)}}$$

Refer to the *Definitions for the cost-effectiveness formula in regulation 13.7.5 of the revised MARPOL Annex VI* (MEPC.1/Circ.678).

¹⁹ Refer to the *2020 Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships* (resolution MEPC.326(75)).

Requirements within emission control areas

3 For the purpose of this regulation, an emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex. The emission control areas under this regulation are:

- .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I of the present Convention;
- .2 the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V of the present Convention;
- .3 the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and
- .4 the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex.

4 While a ship is operating within an emission control area, the sulphur content of fuel oil used on board that ship shall not exceed 0.10% m/m.

5 The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 1 and paragraph 4 of this regulation shall be documented by its supplier as required by regulation 18 of this Annex.

6 Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph 4 of this regulation and entering or leaving an emission control area set forth in paragraph 3 of this regulation shall carry a written procedure showing how the fuel oil changeover is to be done, allowing sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the applicable sulphur content specified in paragraph 4 of this regulation prior to entry into an emission control area. The volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time and position of the ship when any fuel oil changeover operation is completed prior to the entry into an emission control area or commenced after exit from such an area shall be recorded in such logbook or electronic record book²⁰ as prescribed by the Administration.

7 During the first 12 months immediately following entry into force of an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3 of this regulation, ships operating in that emission control area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation.

In-use and onboard fuel oil sampling and testing

8 If the competent authority of a Party requires the in-use or onboard sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil being used or carried for use on board meets the requirements in paragraph 1 or paragraph 4 of this regulation. The in-use sample shall be

²⁰ Refer to the *Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL* (resolution MEPC.312(74))

drawn taking into account the guidelines developed by the Organization.²¹ The onboard sample shall be drawn taking into account the guidelines developed by the Organization.²²

9 The sample shall be sealed by the representative of the competent authority with a unique means of identification installed in the presence of the ship's representative. The ship shall be given the option of retaining a duplicate sample.

In-use fuel oil sampling point

10 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, sampling point(s) shall be fitted or designated for the purpose of taking representative samples of the fuel oil being used on board the ship taking into account the guidelines developed by the Organization.²³

11 For a ship constructed before 1 April 2022, the sampling point(s) referred to in paragraph 10 shall be fitted or designated not later than the first renewal survey as identified in regulation 5.1.2 of this Annex on or after 1 April 2023.

12 The requirements of paragraphs 10 and 11 above are not applicable to a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship.

13 The competent authority of a Party shall, as appropriate, utilize the sampling point(s) which is(are) fitted or designated for the purpose of taking representative sample(s) of the fuel oil being used on board in order to verify that the fuel oil complies with this regulation. Taking fuel oil samples by the competent authority of the Party shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 15

Volatile organic compounds

1 If the emissions of volatile organic compounds (VOCs) from a tanker are to be regulated in a port or ports or a terminal or terminals under the jurisdiction of a Party, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

2 A Party regulating tankers for VOC emissions shall submit a notification to the Organization.²⁴ This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, the cargoes requiring vapour emission control systems and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

3 A Party that designates ports or terminals at which VOC emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Party taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization,²⁵ are provided in every designated port and terminal and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to a ship.

²¹ Refer to the *2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships* (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

²² Refer to the *2020 Guidelines for on board sampling of fuel oil intended to be used or carried for use on board a ship* (MEPC.1/Circ.889).

²³ Refer to the *2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships* (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

²⁴ Refer to the *Notification to the Organization on ports or terminals where volatile organic compounds (VOCs) emissions are to be regulated* (MEPC.1/Circ.509).

²⁵ Refer to the *Standards for vapour emission control systems* (MSC/Circ.585).

4 The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by Parties to other Parties and Member States of the Organization for their information.

5 A tanker to which paragraph 1 of this regulation applies shall be provided with a vapour emission collection system approved by the Administration taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization,²⁵ and shall use this system during the loading of relevant cargoes. A port or terminal that has installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept tankers that are not fitted with vapour collection systems for a period of three years after the effective date identified in paragraph 2 of this regulation.

6 A tanker carrying crude oil shall have on board and implement a VOC management plan approved by the Administration.²⁶ Such a plan shall be prepared taking into account the guidelines developed by the Organization. The plan shall be specific to each ship and shall at least:

- .1 provide written procedures for minimizing VOC emissions during the loading, sea passage and discharge of cargo;
- .2 give consideration to the additional VOC generated by crude oil washing;
- .3 identify a person responsible for implementing the plan; and
- .4 for ships on international voyages, be written in the working language of the master and officers and, if the working language of the master and officers is not English, French or Spanish, include a translation into one of these languages.

7 This regulation shall also apply to gas carriers only if the types of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board or their safe return ashore.²⁷

Regulation 16

Shipboard incineration

1 Except as provided in paragraph 4 of this regulation, shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

2 Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

- .1 residues of cargoes subject to Annex I, II or III or related contaminated packing materials;
- .2 polychlorinated biphenyls (PCBs);
- .3 garbage, as defined by Annex V, containing more than traces of heavy metals;

²⁶ Refer to the *Guidelines for the development of a VOC management plan* (resolution MEPC.185(59)). Refer also to the *Technical Information on systems and operation to assist development of VOC management plans* (MEPC.1/Circ.680), and the *Technical information on a vapour pressure control system in order to facilitate the development and the update of VOC management plans* (MEPC.1/Circ.719).

²⁷ Refer to the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk.

- .4 refined petroleum products containing halogen compounds;
 - .5 sewage sludge and sludge oil neither of which is generated on board the ship; and
 - .6 exhaust gas cleaning system residues.
- 3 Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerators for which IMO Type Approval Certificates²⁸ have been issued.
- 4 Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours or estuaries.
- 5 Nothing in this regulation either:
- .1 affects the incineration at sea prohibitions of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto, or other requirements thereof,
or
 - .2 precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.
- 6.1 Except as provided in paragraph 6.2 of this regulation, each incinerator on a ship constructed on or after 1 January 2000 or incinerator that is installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator subject to this paragraph shall be approved by the Administration taking into account the standard specification for shipboard incinerators developed by the Organization;²⁹
- 6.2 The Administration may allow exclusion from the application of paragraph 6.1 of this regulation to any incinerator installed on board a ship before 19 May 2005, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.
- 7 Incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be provided with a manufacturer's operating manual, which is to be retained with the unit and which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV of this Annex.
- 8 Personnel responsible for the operation of an incinerator installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be trained to implement the guidance provided in the manufacturer's operating manual as required by paragraph 7 of this regulation.

²⁸ Type Approval Certificates issued in accordance with the *Revised guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL* (resolution MEPC.59(33), as amended by resolution MEPC.92(45)), or *Standard specification for shipboard incinerators* (resolution MEPC.76(40), as amended by resolution MEPC.93(45)), or the *2012 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V* (resolution MEPC.219(63), as amended by resolution MEPC.239(65)), or the *2014 Standard specification for shipboard incinerators* (resolution MEPC.244(66)), or the *2017 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V* (resolution MEPC.295(71)).

²⁹ Refer to the *2014 Standard specification for shipboard incinerators* (resolution MEPC.244(66)), or *Standard specification for shipboard incinerators* (resolution MEPC.76(40), as amended by resolution MEPC.93(45)), and *Type approval of shipboard incinerators* (MEPC.1/Circ.793).

9 For incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation the combustion chamber gas outlet temperature shall be monitored at all times the unit is in operation. Where that incinerator is of the continuous-feed type, waste shall not be fed into the unit when the combustion chamber gas outlet temperature is below 850°C. Where that incinerator is of the batch-loaded type, the unit shall be designed so that the combustion chamber gas outlet temperature shall reach 600°C within five minutes after start-up, and will thereafter stabilize at a temperature not less than 850°C.

Regulation 17

Reception facilities

- 1 Each Party undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:
 - .1 needs of ships using its repair ports for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;
 - .2 needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an exhaust gas cleaning system;

without causing undue delay to ships, and

- .3 needs in ship-breaking facilities for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.

2 Small island developing States³⁰ may satisfy the requirements in paragraph 1 of this regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.³¹

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

- .1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;
- .2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and
- .3 particulars of those ports with only limited facilities.

3 If a particular port or terminal of a Party is, taking into account the guidelines to be developed by the Organization, remotely located from, or lacking in, the industrial infrastructure necessary to manage and process those substances referred to in paragraph 1 of this regulation and therefore cannot accept such substances, then the Party shall inform the Organization of any such port or terminal so that this information may be circulated to all Parties and Member States of the Organization for their information and any appropriate action. Each Party that has provided the Organization with such information shall also notify the Organization of its ports and terminals where reception facilities are available to manage and process such substances.

³⁰ Refer to the *2012 Guidelines for the development of a regional reception facilities plan* (resolution MEPC.221(63)).

³¹ Refer to the *2011 Guidelines for reception facilities under MARPOL Annex VI* (resolution MEPC.199(62)).

4 Each Party shall notify the Organization for circulation to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

Regulation 18

Fuel oil availability and quality

Fuel oil availability

1 Each Party shall take all reasonable steps to promote the availability of fuel oils that comply with this Annex and inform the Organization of the availability of compliant fuel oils in its ports and terminals.

2.1 If a ship is found by a Party not to be in compliance with the standards for compliant fuel oils set forth in this Annex, the competent authority of the Party is entitled to require the ship to:

- .1 present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance; and
- .2 provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan and, if it was not made available where planned, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil and that despite best efforts to obtain compliant fuel oil, no such fuel oil was made available for purchase.

2.2 The ship should not be required to deviate from its intended voyage or to delay unduly the voyage in order to achieve compliance.

2.3 If a ship provides the information set forth in paragraph 2.1 of this regulation, a Party shall take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.

2.4 A ship shall notify its Administration and the competent authority of the relevant port of destination when it cannot purchase compliant fuel oil.

2.5 A Party shall notify the Organization when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.

Fuel oil quality

3 Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:

- .1 except as provided in paragraph 3.2 of this regulation:
 - .1.1 the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;
 - .1.2 the fuel oil shall be free from inorganic acid; and
 - .1.3 the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste that:

- .1 jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or
 - .2 is harmful to personnel, or
 - .3 contributes overall to additional air pollution.
- .2 fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:
- .2.1 exceed the applicable sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;
 - .2.2 cause an engine to exceed the applicable NO_x emission limit set forth in paragraphs 3, 4, 5.1.1 and 7.4 of regulation 13;
 - .2.3 contain inorganic acid; or
 - .2.4.1 jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or
 - .2.4.2 be harmful to personnel, or
 - .2.4.3 contribute overall to additional air pollution.

4 This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels. Paragraphs 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, and 9.4 of this regulation do not apply to gas fuels such as liquefied natural gas, compressed natural gas or liquefied petroleum gas. The sulphur content of gas fuels delivered to a ship specifically for combustion purposes on board that ship shall be documented by the supplier.

5 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note that shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.

6 The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.

7.1 The competent authority of a Party may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

7.2 The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under paragraph 7.1 of this regulation shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

8.1 The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account the guidelines developed by the Organization.³² The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than 12 months from the time of delivery.

8.2 If a Party requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil meets the requirements of this Annex.

9 Parties undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:

- .1 maintain a register of local suppliers of fuel oil;
- .2 require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;
- .3 require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least three years for inspection and verification by the port State as necessary;
- .4 take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;
- .5 inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be non-compliant with the requirements of regulation 14 or 18 of this Annex; and
- .6 inform the Organization for circulation to Parties and Member States of the Organization of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

10 In connection with port State inspections carried out by Parties, the Parties further undertake to:

- .1 inform the Party or non-Party under whose jurisdiction a bunker delivery note was issued of cases of delivery of non-compliant fuel oil, giving all relevant information; and
- .2 ensure that remedial action as appropriate is taken to bring non-compliant fuel oil discovered into compliance.

11 For every ship of 400 gross tonnage and above on scheduled services with frequent and regular port calls, an Administration may decide after application and consultation with affected States that compliance with paragraph 6 of this regulation may be documented in an alternative manner that gives similar certainty of compliance with regulations 14 and 18 of this Annex.

³² Refer to 2009 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with the revised MARPOL Annex VI (resolution MEPC.182(59)).

CHAPTER 4 – REGULATIONS ON THE CARBON INTENSITY OF INTERNATIONAL SHIPPING

Regulation 19

Application

- 1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.
- 2 The provisions of this chapter shall not apply to:
 - .1 ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. However, each Party should ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships are constructed and act in a manner consistent with the requirements of chapter 4 of this Annex, so far as is reasonable and practicable.
 - .2 ships not propelled by mechanical means, and platforms including FPSOs and FSUs and drilling rigs, regardless of their propulsion.
- 3 Regulations 22, 23, 24 and 25 of this Annex shall not apply to ships which have non-conventional propulsion, except that regulations 22 and 24 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional or non-conventional propulsion, delivered on or after 1 September 2019, as defined in regulation 2.2.1, and regulations 23 and 25 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional or non-conventional propulsion. Regulations 22, 23, 24, 25 and 28 shall not apply to category A ships as defined in the Polar Code.
- 4 Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this regulation, the Administration may waive the requirement for a ship of 400 gross tonnage and above to comply with regulations 22 and 24 of this Annex.
- 5 The provision of paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships of 400 gross tonnage and above:
 - .1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017; or
 - .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or
 - .3 the delivery of which is on or after 1 July 2019; or
 - .4 in cases of a major conversion of a new or existing ship, as defined in regulation 2.2.17 of this Annex, on or after 1 January 2017, and in which regulations 5.4.2 and 5.4.3 of this Annex apply.
- 6 The Administration of a Party to the present Convention which allows the application of paragraph 4, or suspends, withdraws or declines the application of that paragraph, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Protocol particulars thereof, for their information.

Regulation 20

Goal

The goal of this chapter is to reduce the carbon intensity of international shipping, working towards the levels of ambition set out in the *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*.³³

Regulation 21

Functional requirements

In order to achieve the goal set out in regulation 20 of this Annex, a ship to which this chapter applies shall comply, as applicable, with the following functional requirements to reduce its carbon intensity:

- .1 the technical carbon intensity requirements in accordance with regulations 22, 23, 24 and 25 of this Annex; and
- .2 the operational carbon intensity requirements in accordance with regulations 26, 27 and 28 of this Annex.

Regulation 22

Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)

1 The attained EEDI shall be calculated for:

- .1 each new ship;
- .2 each new ship which has undergone a major conversion; and
- .3 each new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship

which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.³⁴

2 The attained EEDI shall be calculated taking into account the guidelines³⁵ developed by the Organization.

3 For each ship subject to regulation 24 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall report to the Organization the required and attained

³³ *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships* (resolution MEPC.304(72))

³⁴ Refer to the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization.

³⁵ Refer to the *2018 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships* (resolution MEPC.308(73), as amended by resolutions MEPC.322(74) and MEPC.332(76)).

EEDI values and relevant information, taking into account the guidelines developed by the Organization,³⁶ via electronic communication:

- .1 within seven months of completing the survey required under regulation 5.4 of this Annex; or
- .2 within seven months following 1 April 2022 for a ship delivered prior to 1 April 2022.

Regulation 23

Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (attained EEXI)

- 1 The attained EEXI shall be calculated for:
 - .1 each ship; and
 - .2 each ship which has undergone a major conversion

which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex. The attained EEXI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEXI technical file which contains the information necessary for the calculation of the attained EEXI and which shows the process of the calculation. The attained EEXI shall be verified, based on the EEXI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.³⁷

2 The attained EEXI shall be calculated taking into account the guidelines³⁸ developed by the Organization.

3 Notwithstanding paragraph 1 of this regulation, for each ship to which regulation 22 of this Annex applies, the attained EEDI verified by the Administration or by any organization duly authorized by it in accordance with regulation 22.1 of this Annex may be taken as the attained EEXI if the value of the attained EEDI is equal to or less than that of the required EEXI required by regulation 25 of this Annex. In this case, the attained EEXI shall be verified based on the EEDI technical file.

Regulation 24

Required EEDI

- 1 For each:
 - .1 new ship,
 - .2 new ship which has undergone a major conversion, and

³⁶ Refer to the 2018 *Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships* (resolution MEPC.308(73), as amended by resolutions MEPC.322(74) and MEPC.332(76)).

³⁷ Refer to the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization.

³⁸ 2021 *Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)* (resolution MEPC.333(76)).

- .3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship

which falls into one of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = \left(1 - \frac{x}{100}\right) \cdot \text{Reference line value}$$

where X is the reduction factor specified in table 1 for the required EEDI compared to the EEDI reference line.

2 For each new and existing ship that has undergone a major conversion which is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the attained EEDI shall be calculated and meet the requirement of paragraph 1 of this regulation with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion.

Table 1 - Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI reference line

Ship Type	Size	Phase 0	Phase 1	Phase 2	Phase 2	Phase 3	Phase 3
		1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	1 Jan 2020 – 31 Mar 2022	1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	1 Apr 2022 and onwards	1 Jan 2025 and onwards
Bulk carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Gas carrier	15,000 DWT and above	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0	10		20		30
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Tanker	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
Containership	200,000 DWT and above	0	10	20		50	
	120,000 and above but less than 200,000 DWT	0	10	20		45	
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	0	10	20		40	
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	0	10	20		35	
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	0	10	20		30	
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
General Cargo ships	15,000 DWT and above	0	10	15		30	

Ship Type	Size	Phase 0 1 Jan 2013 – 31 Dec 2014	Phase 1 1 Jan 2015 – 31 Dec 2019	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Mar 2022	Phase 2 1 Jan 2020 – 31 Dec 2024	Phase 3 1 Apr 2022 and onwards	Phase 3 1 Jan 2025 and onwards
	3,000 and above but less than 15,000 DWT	n/a	0-10*	0-15*		0-30*	
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	0	10		15		30
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	n/a	0-10*		0-15*		0-30*
Combination carrier	20,000 DWT and above	0	10		20		30
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
LNG carrier***	10,000 DWT and above	n/a	10**	20		30	
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)***	10,000 DWT and above	n/a	5**		15		30
Ro-ro cargo ship***	2,000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	n/a	0-5**,**		0-20*		0-30*
Ro-ro passenger ship***	1,000 DWT and above	n/a	5**		20		30
	250 and above but less than 1,000 DWT	n/a	0-5**,**		0-20*		0-30*
Cruise passenger ship*** having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	n/a	5**	20		30	
	25,000 and above but less than 85,000 GT	n/a	0-5**,**	0-20*		0-30*	

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

** Phase 1 commences for those ships on 1 September 2015.

*** Reduction factor applies to those ships delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 2.1 of regulation 2.

Note: n/a means that no required EEDI applies.

3 The reference line values shall be calculated as follows:

$$\text{Reference line value} = a \cdot b^{-c}$$

where a , b and c are the parameters given in table 2.

Table 2 - Parameters for the determination of reference values for the different ship types

Ship type defined in regulation 2	a	b	c
2.2.5 Bulk carrier	961.79	DWT of the ship where DWT ≤ 279,000 279,000 where DWT > 279,000	0.477
2.2.7 Combination carrier	1,219.00	DWT of the ship	0.488
2.2.9 Containership	174.22	DWT of the ship	0.201
2.2.11 Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	170.84	GT of the ship	0.214
2.2.14 Gas carrier	1,120.00	DWT of the ship	0.456
2.2.15 General cargo ship	107.48	DWT of the ship	0.216
2.2.16 LNG carrier	2,253.7	DWT of the ship	0.474
2.2.22 Refrigerated cargo carrier	227.01	DWT of the ship	0.244
2.2.26 Ro-ro cargo ship	1405.15	DWT of the ship	0.498
	1686.17*	DWT of the ship where DWT ≤ 17,000* 17,000 where DWT > 17,000*	
2.2.27 Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)	$(\text{DWT/GT})^{0.7} \cdot 780.36$ where DWT/GT < 0.3 1,812.63 where DWT/GT ≥ 0.3	DWT of the ship	0.471
2.2.28 Ro-ro passenger ship	752.16	DWT of the ship	0.381
	902.59*	DWT of the ship where DWT ≤ 10,000* 10,000 where DWT > 10,000*	
2.2.29 Tanker	1,218.80	DWT of the ship	0.488

* to be used from phase 2 and thereafter.

4 If the design of a ship allows it to fall into more than one of the ship type definitions specified in table 2, the required EEDI for the ship shall be the most stringent (the lowest required EEDI).

5 For each ship to which this regulation applies, the installed propulsion power shall not be less than the propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the ship under adverse conditions as defined in the guidelines to be developed by the Organization.³⁹

6 At the beginning of phase 1 and at the midpoint of phase 2, the Organization shall review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates set out in this regulation.

Regulation 25
Required EEXI

1 For:

- .1 each ship; and
- .2 each ship which has undergone a major conversion

which falls into one of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 and to which this chapter is applicable, the attained EEXI shall be as follows:

$$\text{Attained EEXI} \leq \text{Required EEXI} = \left(1 - \frac{Y}{100}\right) \cdot \text{EEDI reference line value}$$

where Y is the reduction factor specified in Table 3 for the required EEXI compared to the EEDI reference line.

Table 3 - Reduction factors (in percentage) for the EEXI relative to the EEDI reference line

Ship type	Size	Reduction factor
Bulk carrier	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Gas carrier	15,000 DWT and above	30
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	20
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	0-20*
Tanker	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20

³⁹ Refer to the 2013 Interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions (resolution MEPC.232(65), as amended by resolutions MEPC.255(67) and MEPC.262(68)); consolidated text: MEPC.1/Circ.850/Rev.2, and the Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions (MEPC.1/Circ.850/Rev.3).

Ship type	Size	Reduction factor
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Containership	200,000 DWT and above	50
	120,000 and above but less than 200,000 DWT	45
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	35
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	30
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0-20*
General cargo ship	15,000 DWT and above	30
	3,000 and above but less than 15,000 DWT	0-30*
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	15
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	0-15*
Combination carrier	20,000 DWT and above	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
LNG carrier	10,000 DWT and above	30
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)	10,000 DWT and above	15
Ro-ro cargo ship	2,000 DWT and above	5
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	0-5*
Ro-ro passenger ship	1,000 DWT and above	5
	250 and above but less than 1,000 DWT	0-5*
Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	30
	25,000 and above but less than 85,000 GT	0-30*

* Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

2 The EEDI reference line values shall be calculated in accordance with regulations 24.3 and 24.4 of this Annex. For ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships, the reference line value to be used from phase 2 and thereafter under regulation 24.3 of this Annex shall be referred to.

3 A review shall be completed by 1 January 2026 by the Organization to assess the effectiveness of this regulation taking into account any guidelines developed by the Organization. If, based on the review, the Parties decide to adopt amendments to this regulation, such amendments shall be adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

Regulation 26

Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

1 Each ship shall keep on board a ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). This may form part of the ship's Safety Management System (SMS). The SEEMP shall be developed and reviewed, taking into account the guidelines adopted by the Organization.⁴⁰

2 In the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, the SEEMP shall include a description of the methodology that will be used to collect the data required by regulation 27.1 of this Annex and the processes that will be used to report the data to the ship's Administration.

3 In the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex:

- .1 On or before 1 January 2023 the SEEMP shall include:
 - .1 a description of the methodology that will be used to calculate the ship's attained annual operational CII required by regulation 28 of this Annex and the processes that will be used to report this value to the ship's Administration;
 - .2 the required annual operational CII, as specified in regulation 28 of this Annex, for the next three years;
 - .3 an implementation plan documenting how the required annual operational CII will be achieved during the next three years; and
 - .4 a procedure for self-evaluation and improvement.
- .2 For a ship rated as D for three consecutive years or rated as E in accordance with regulation 28 of this Annex, the SEEMP shall be reviewed in accordance with regulation 28.8 of this Annex to include a plan of corrective actions to achieve the required annual operational CII.
- .3 The SEEMP shall be subject to verification and company audits taking into account the guidelines to be developed by the Organization.

Regulation 27

Collection and reporting of ship fuel oil consumption data

1 From calendar year 2019, each ship of 5,000 gross tonnage and above shall collect the data specified in appendix IX to this Annex, for that and each subsequent calendar year or portion thereof, as appropriate according to the methodology included in the SEEMP.

⁴⁰ Refer to the 2016 Guidelines for the development of a ship energy efficiency management plan (SEEMP) (resolution MEPC.282(70)).

2 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, at the end of each calendar year, the ship shall aggregate the data collected in that calendar year or portion thereof, as appropriate.

3 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, within three months after the end of each calendar year, the ship shall report to its Administration or any organization duly authorized by it,⁴¹ the aggregated value for each datum specified in appendix IX to this Annex, via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization.⁴²

4 In the event of the transfer of a ship from one Administration to another, the ship shall on the day of completion of the transfer or as close as practical thereto report to the losing Administration or any organization duly authorized by it⁴¹, the aggregated data for the period of the calendar year corresponding to that Administration, as specified in appendix IX to this Annex and, upon prior request of that Administration, the disaggregated data.

5 In the event of a change from one company to another, the ship shall on the day of completion of the change or as close as practical thereto report to its Administration or any organization duly authorized by it,⁴¹ the aggregated data for the portion of the calendar year corresponding to the company, as specified in appendix IX to this Annex and, upon request of its Administration, the disaggregated data.

6 In the event of change from one Administration to another and from one company to another concurrently, paragraph 4 of this regulation shall apply.

7 The data shall be verified according to procedures established by the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization.⁴³

8 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the disaggregated data that underlies the reported data noted in appendix IX to this Annex for the previous calendar year shall be readily accessible for a period of not less than 12 months from the end of that calendar year and be made available to the Administration upon request.

9 The Administration shall ensure that the reported data noted in appendix IX to this Annex by its registered ships of 5,000 gross tonnage and above are transferred to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization not later than one month after issuing the Statements of Compliance of these ships.

10 On the basis of the reported data submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database, the Secretary-General of the Organization shall produce an annual report to the Marine Environment Protection Committee summarizing the data collected, the status of missing data, and such other relevant information as may be requested by the Committee.

11 The Secretary-General of the Organization shall grant the Administration of a ship to which regulation 28 of this Annex applies access to all the reported data for all the preceding calendar year in the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database for that ship.

⁴¹ Refer to the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC.237(65), as may be amended by the Organization.

⁴² Refer to the *2016 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP Guidelines)* (resolution MEPC.282(70)).

⁴³ Refer to the *2017 Guidelines for Administration verification of ship fuel oil consumption data* (resolution MEPC.292(71))

12 The Secretary-General of the Organization shall maintain an anonymized database such that identification of a specific ship will not be possible. Parties shall have access to the anonymized data strictly for their analysis and consideration.

13 The IMO Ship Fuel Oil Consumption Database shall be undertaken and managed by the Secretary-General of the Organization, pursuant to guidelines to be developed by the Organization.

Regulation 28

Operational carbon intensity

Attained annual operational carbon intensity indicator (attained annual operational CII)

1 After the end of calendar year 2023 and after the end of each following calendar year, each ship of 5,000 gross tonnage and above which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex shall calculate the attained annual operational CII over a 12-month period from 1 January to 31 December for the preceding calendar year, using the data collected in accordance with regulation 27 of this Annex, taking into account the guidelines to be developed by the Organization.

2 Within three months after the end of each calendar year, the ship shall report to its Administration, or any organization duly authorized by it, the attained annual operational CII via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization.

3 Notwithstanding 1 and 2 of this regulation, in the event of any transfer of a ship addressed in regulations 27.4, 27.5 or 27.6 completed after 1 January 2023, a ship shall, after the end of the calendar year in which the transfer takes place, calculate and report the attained annual operational CII for the full 12-month period from 1 January to 31 December in the calendar year during which the transfer took place, in accordance with regulations 28.1 and 28.2, for verification in accordance with regulation 6.6 of this Annex, taking into account guidelines to be developed by the Organization. Nothing in this regulation relieves any ship of its reporting obligations under regulation 27 or this regulation of this Annex.

Required annual operational carbon intensity indicator (required annual operational CII)

4 For each ship of 5,000 gross tonnage and above which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex, the required annual operational CII shall be determined as follows:

$$\text{Required annual operational CII} = \left(1 - \frac{z}{100}\right) \bullet \text{CII}_R$$

where,

Z is the annual reduction factor to ensure continuous improvement of the ship's operational carbon intensity within a specific rating level; and

CII_R is the reference value.

5 The annual reduction factor Z⁴⁴ and the reference value CII_R shall be the values defined taking into account the guidelines to be developed by the Organization.

⁴⁴ The annual reduction factor is specific to each category of ship. This factor is defined to increase progressively to meet the objectives of the *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships* (resolution MEPC.304(72)).

Operational carbon intensity rating

6 The *attained annual operational CII* shall be documented and verified against the required annual operational CII to determine operational carbon intensity rating A, B, C, D or E, indicating a major superior, minor superior, moderate, minor inferior, or inferior performance level, either by the Administration or by any organization duly authorized by it, taking into account the guidelines developed by the Organization. The middle point of rating level C shall be the value equivalent to the required annual operational CII set out in paragraph 4 of this regulation.

Corrective actions and incentives

7 A ship rated as D for three consecutive years or rated as E shall develop a plan of corrective actions to achieve the required annual operational CII.

8 The SEEMP shall be reviewed to include the plan of corrective actions accordingly, taking into account the guidelines to be developed by the Organization. The revised SEEMP shall be submitted to the Administration or any organization duly authorized by it for verification, preferably together with, but in no case later than 1 month after reporting the attained annual operational CII in accordance with paragraph 2 of this regulation.

9 A ship rated as D for three consecutive years or rated as E shall duly undertake the planned corrective actions in accordance with the revised SEEMP.

10 Administrations, port authorities and other stakeholders as appropriate, are encouraged to provide incentives to ships rated as A or B.

Review

11 A review shall be completed by 1 January 2026 by the Organization to assess:

- .1 the effectiveness of this regulation in reducing the carbon intensity of international shipping;
- .2 the need for reinforced corrective actions or other means of remedy, including possible additional EEXI requirements;
- .3 the need for enhancement of the enforcement mechanism;
- .4 the need for enhancement of the data collection system; and
- .5 the revision of the Z factor and CII_R values.

If based on the review the Parties decide to adopt amendments to this regulation, such amendments shall be adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

Regulation 29

Promotion of technical cooperation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships⁴⁵

1 Administrations shall, in cooperation with the Organization and other international bodies, promote and provide support, as appropriate, directly or through the Organization to States that request technical assistance, especially developing States.

2 The Administration of a Party shall cooperate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States which request technical assistance, particularly developing States, in respect of the implementation of measures to fulfil the requirements of chapter 4 of this Annex, in particular regulations 19.4 to 19.6.

Chapter 5 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 30

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 31

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.⁴⁶

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.⁴⁶

4 The audits of all Parties shall be:

- .1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization;⁴⁶ and
- .2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.⁴⁶

⁴⁵ Refer to *Promotion of technical cooperation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships* (resolution MEPC.229(65)), and the *Model agreement between governments on technological cooperation for the implementation of the regulations in chapter 4 of MARPOL Annex VI* (MEPC.1/Circ.861).

⁴⁶ Refer to the *Framework and procedures for the IMO Member State Audit Scheme* (resolution A.1067(28)).

Appendix I

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (regulation 8)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)
by.....
(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

IMO Number²

Port of registry

Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and

2 That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy)³.....
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy).....

Issued at

(place of issue of Certificate)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue)

.....
(signature of duly authorized
official issuing the Certificate)

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

² In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme (resolution A.1117(30)).

³ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.1.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Annual survey Signed.
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)
(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate⁴ survey Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)
(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate⁴ survey Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)
(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey Signed.
(signature of duly authorized official)

Place.....

Date (dd/mm/yyyy)
(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE
WITH REGULATION 9.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate⁴ survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place

⁴ Delete as appropriate.

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS
THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION 9.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed.

.....
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION 9.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed.
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION 9.5 OR 9.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6⁵ of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy).....

Signed.
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁵ Delete as appropriate.

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 9.8 APPLIES

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is
(dd/mm/yyyy).....

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is
(dd/mm/yyyy).....

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

SUPPLEMENT TO
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IAPP CERTIFICATE)
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Notes

- 1 This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 3 Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate.
- 4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship.....
- 1.2 IMO Number.....
- 1.3 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction (dd/mm/yyyy).....
- 1.4 Length (L)⁶ metres

2 Control of emissions from ships

2.1 *Ozone-depleting substances* (regulation 12)

- 2.1.1 The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons (HCFCs), installed before 19 May 2005 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

⁶ Completed only in respect of ships constructed on or after 1 January 2016 that are specially designed, and used solely for recreational purposes and to which, in accordance with regulation 13.5.2.1 or regulation 13.5.2.3, the NO_x emission limit as given by regulation 13.5.1.1 will not apply.

2.1.2 The following systems containing HCFCs installed before 1 January 2020 may continue in service:

System or equipment	Location on board	Substance

2.2 Nitrogen oxides (NO_x) (regulation 13)

2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO _x Technical Code 2008) (AM = approved method)		Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5
1	Manufacturer and model					
2	Serial number					
3	Use (applicable application cycle(s) – NTC 3.2)					
4	Rated power (kW) (NTC 1.3.11)					
5	Rated speed (rpm) (NTC 1.3.12)					
6	Identical engine installed ≥ 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2					
8a	Major conversion (dd/mm/yyyy)	13.2.1.1 & 13.2.2				
8b		13.2.1.2 & 13.2.3				
8c		13.2.1.3 & 13.2.3				
9a	Tier I	13.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Tier II	13.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (Tier III not possible)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (Exemptions)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	NO _x Tier III Emission Control Areas	13.5.1.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NO _x Technical Code 2008) (AM = approved method)		Engine #1	Engine #2	Engine #3	Engine #4	Engine #5
11d	13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	installed	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	AM ⁷ not commercially available at this survey	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	not applicable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter (regulation 14)

2.3.1 When the ship operates outside of an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m

2.3.2 When the ship operates inside an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:

- .1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m, and/or
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m

2.3.3 For a ship without an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes

2.3.4 The ship is fitted with designated sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11.....

2.3.5 In accordance with regulation 14.12, the requirement for fitting or designating sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11 is not applicable for a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship

2.4 Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585.....

⁷ Refer to 2014 Guidelines on the approved method process (resolution MEPC.243(66)).

2.4.2.1 For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC management plan□

2.4.2.2 VOC management plan approval reference

2.5 *Shipboard incineration* (regulation 16)

The ship has an incinerator:

- .1 installed on or after 1 January 2000 that complies with:
 - .1 resolution MEPC.76(40), as amended⁸□
 - .2 resolution MEPC.244(66)□
- .2 installed before 1 January 2000 that complies with:
 - .1 resolution MEPC.59(33), as amended⁹□
 - .2 resolution MEPC.76(40), as amended¹⁰□

2.2 *Equivalentents* (regulation 4)

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

System or equipment	Equivalent used	Approval reference

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(place of issue of the Record)

Date (dd/mm/yyyy)
(date of issue) (signature of duly authorized official issuing the Record)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁸ As amended by resolution MEPC.93(45).

⁹ As amended by resolution MEPC.92(45).

¹⁰ As amended by resolution MEPC.93(45).

Appendix II

Test cycles and weighting factors (regulation 13)

The following test cycles and weighting factors shall be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the applicable NO_x limit in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the revised NO_x Technical Code 2008.

- .1 For constant-speed marine engines for ship main propulsion, including diesel-electric drive, test cycle E2 shall be applied.
- .2 For controllable-pitch propeller sets test cycle E2 shall be applied.
- .3 For propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engines the test cycle E3 shall be applied.
- .4 For constant-speed auxiliary engines test cycle D2 shall be applied.
- .5 For variable-speed, variable-load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 shall be applied.

Test cycle for *constant-speed main propulsion* application
(including diesel-electric drive and all controllable-pitch propeller installations)

Test cycle type E2	Speed	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engine* application

Test cycle type E3	Speed	100%	91%	80%	63%
	Power	100%	75%	50%	25%
	Weighting factor	0.2	0.5	0.15	0.15

Test cycle for *constant-speed auxiliary engine* application

Test cycle type D2	Speed	100%	100%	100%	100%	100%
	Power	100%	75%	50%	25%	10%
	Weighting factor	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Test cycle for *variable-speed and variable-load auxiliary engine* application

Test cycle type C1	Speed	Rated				Intermediate			Idle
	Torque	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
	Weighting factor	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

In the case of an engine to be certified in accordance with paragraph 5.1.1 of regulation 13, the specific emission at each individual mode point shall not exceed the applicable NO_x emission limit value by more than 50% except as follows:

- .1 The 10% mode point in the D2 test cycle.
- .2 The 10% mode point in the C1 test cycle.
- .3 The idle mode point in the C1 test cycle.

Appendix III

**Criteria and procedures for the designation of emission control areas
(regulations 13.6 and 14.3)**

1 Objectives

1.1 The purpose of this appendix is to provide Parties with the criteria and procedures for formulating and submitting proposals for the designation of emission control areas and to set forth the factors to be considered in the assessment of such proposals by the Organization.

1.2 Emissions of NO_x, SO_x and particulate matter from ocean-going ships contribute to ambient concentrations of air pollution in cities and coastal areas around the world. Adverse public health and environmental effects associated with air pollution include premature mortality, cardiopulmonary disease, lung cancer, chronic respiratory ailments, acidification and eutrophication.

1.3 An emission control area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce and control emissions of NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions (hereinafter emissions) from ships.

2 Process for the designation of emission control areas

2.1 A proposal to the Organization for the designation of an emission control area for NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions may be submitted only by Parties. Where two or more Parties have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.

2.2 A proposal to designate a given area as an emission control area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.

3 Criteria for designation of an emission control area

3.1 The proposal shall include:

- 1 a clear delineation of the proposed area of application, along with a reference chart on which the area is marked;
- 2 the type or types of emission(s) that is or are being proposed for control (i.e. NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions);
- 3 a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of ship emissions;
- 4 an assessment that emissions from ships operating in the proposed area of application are contributing to ambient concentrations of air pollution or to adverse environmental impacts. Such assessment shall include a description of the impacts of the relevant emissions on human health and the environment, such as adverse impacts on terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used shall be identified;

- .5 relevant information, pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application, to the human populations and environmental areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical, geological, oceanographic, morphological or other conditions that contribute to ambient concentrations of air pollution or adverse environmental impacts;
- .6 the nature of the ship traffic in the proposed emission control area, including the patterns and density of such traffic;
- .7 a description of the control measures taken by the proposing Party or Parties addressing land-based sources of NO_x, SO_x and particulate matter emissions affecting the human populations and environmental areas at risk that are in place and operating concurrently with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulations 13 and 14 of Annex VI; and
- .8 the relative costs of reducing emissions from ships when compared with land-based controls, and the economic impacts on shipping engaged in international trade.

3.2 The geographical limits of an emission control area will be based on the relevant criteria outlined above, including emissions and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

4 Procedures for the assessment and adoption of emission control areas by the Organization

- 4.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.
- 4.2 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria that are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 3 above.
- 4.3 An emission control area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.

5 Operation of emission control areas

- 5.1 Parties that have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

Appendix IV

Type approval and operating limits for shipboard incinerators (regulation 16)

1 Shipboard incinerators described in regulation 16.6.1 shall possess an IMO Type Approval Certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16.6.1. Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph 2 of this appendix:

Sludge oil consisting of:	75% sludge oil from heavy fuel oil (HFO); 5% waste lubricating oil; and 20% emulsified water.
Solid waste consisting of:	50% food waste; 50% rubbish containing: approx. 30% paper, " 40% cardboard, " 10% rags, " 20% plastic. The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

2 Incinerators described in regulation 16.6.1 shall operate within the following limits:

O ₂ in combustion chamber:	6–12%
CO in flue gas maximum average:	200 mg/MJ
Soot number maximum average:	Bacharach 3 or Ringelmann 1 (20% opacity) (a higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)
Unburned components in ash residues:	Maximum 10% by weight
Combustion chamber flue gas outlet temperature range:	850–1200°C

Appendix V

Information to be included in the bunker delivery note (regulation 18.5)

- 1 Name and IMO Number of receiving ship
- 2 Port
- 3 Date of commencement of delivery
- 4 Name, address and telephone number of marine fuel oil supplier
- 5 Product name(s)
- 6 Quantity in metric tonnes
- 7 Density at 15°C (kg/m³)¹
- 8 Sulphur content (% m/m)²
- 9 A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with regulation 18.3 of this Annex and that the sulphur content of the fuel oil supplied does not exceed:
 - the limit value given by regulation 14.1 of this Annex;
 - the limit value given by regulation 14.4 of this Annex; or
 - the purchaser's specified limit value of ____ (% m/m), as completed by the fuel oil supplier's representative and on the basis of the purchaser's notification that the fuel oil:
 - .1 is intended to be used in combination with an equivalent means of compliance in accordance with regulation 4 of this Annex; or
 - .2 is subject to a relevant exemption for a ship to conduct trials for sulphur oxides emission reduction and control technology research in accordance with regulation 3.2 of this Annex.

The declaration shall be completed by the fuel oil supplier's representative by marking the applicable box(es) with a cross (x).

¹ Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 3675:1998 or ISO 12185:1996.

² Fuel oil shall be tested in accordance with ISO 8754:2003.

Appendix VI

Verification procedures for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or regulation 14.8)

The following relevant verification procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to, in use or carried for use on board a ship has met the applicable sulphur limit of regulation 14 of this Annex.

This appendix refers to the following representative MARPOL Annex VI fuel oil samples:

Part 1 – sample of fuel oil delivered¹ in accordance with regulation 18.8.1, hereafter referred to as the "MARPOL delivered sample" as defined in regulation 2.1.22.

Part 2 – sample of fuel oil in use,² intended to be used or carried for use on board in accordance with regulation 14.8, hereafter referred to as the "in-use sample" as defined in regulation 2.1.16 and "onboard sample"³ as defined in regulation 2.1.24.

Part 1 – MARPOL delivered sample

1 General Requirements

1.1 The representative sample of the fuel oil, which is required by regulation 18.8.1 (the MARPOL delivered sample), shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil delivered to a ship.

1.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

1.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation⁴ in respect of the test method to be used.

2 Verification Procedure Part 1

2.1 The MARPOL delivered sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

2.2 The laboratory shall:

- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- .2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and
- .3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

¹ Samples taken in accordance with the *2009 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with the revised MARPOL Annex VI* (resolution MEPC.182(59)).

² Samples taken in accordance with the *2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships* (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).

³ Refer to the *2020 Guidelines for on board sampling of fuel oil intended to be used or carried for use on board a ship* (MEPC.1/Circ.889).

⁴ The laboratory is to be accredited to ISO/IEC 17025:2017 or an equivalent standard for the performance of the given sulphur content test ISO 8754:2003.

2.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

- .1 unseal the sample;
- .2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;
- .3 draw two subsamples from the sample; and
- .4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.

2.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex. For the purposes of this Part 1 verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as '1A' and '1B':

- .1 results 1A and 1B shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method; and
- .2 if the results of 1A and 1B are within the repeatability (r)⁵ of the test method, the results shall be considered valid; or
- .3 if the results 1A and 1B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken.
- .4 in the case of two failures to achieve repeatability between 1A and 1B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 2.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken.

2.5 If the test results of 1A and 1B are valid, an average of these two results shall be calculated. The average value shall be referred to as 'X' and shall be recorded on the test record:

- .1 if the result X is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have met the requirement; or
- .2 if the result X is greater than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have not met the requirement.

⁵ Repeatability (r) calculation in accordance with ISO 4259:2017-2 and as defined in the test method used.

Table 1: Summary of Part 1 MARPOL delivered sample procedure

On the basis of the test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex		
Applicable limit % m/m: V	Result 2.5.1: $X \leq V$	Result 2.5.2: $X > V$
0.10	Met the requirement	Not met the requirement
0.50		
Result X reported to 2 decimal places		

2.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.

2.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

Part 2 – In-use and onboard samples

3 General Requirements

3.1 The in-use or onboard sample, as appropriate, shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil as represented by that sample of fuel oil at the point of sampling.

3.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

3.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation⁶ in respect of the test method to be used.

4 Verification Procedure Part 2

4.1 The in-use or onboard sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

4.2 The laboratory shall:

- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- .2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and
- .3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

4.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

- .1 unseal the sample;
- .2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;
- .3 draw two subsamples from the sample; and

⁶ The laboratory is to be accredited to ISO/IEC 17025:2017 or an equivalent standard for the performance of the given sulphur content test ISO 8754:2003.

- .4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.

4.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex. For the purposes of this Part 2 verification procedure, the results obtained shall be referred to as '2A' and '2B':

- .1 results 2A and 2B shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method; and
- .2 if the results of 2A and 2B are within the repeatability (r)⁷ of the test method, the results shall be considered valid; or
- .3 if the results of 2A and 2B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken; and
- .4 in the case of two failures to achieve repeatability between 2A and 2B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 4.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken.

4.5 If the test results of 2A and 2B are valid, an average of these two results shall be calculated. That average value shall be referred to as 'Z' and shall be recorded on the test record:

- .1 if Z is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement;
- .2 if Z is greater than the applicable limit required by regulation 14 but less than or equal to that applicable limit + 0.59R (where R is the reproducibility of the test method),⁸ the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement; or
- .3 if Z is greater than the applicable limit required by regulation 14 + 0.59R, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have not met the requirement.

⁷ Repeatability (r) calculation in accordance with ISO 4259:2017-2 and as defined in the test method used.

⁸ Reproducibility (R) calculation in accordance with ISO 4259:2017-2 and as defined in the test method used.

Table 2: Summary of in-use or onboard sample procedure⁹

On the basis of the test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex				
Applicable limit %m/m: V	Test margin value: W	Result 4.5.1: $Z \leq V$	Result 4.5.2: $V < Z \leq W$	Result 4.5.3: $Z > W$
0.10	0.11	Met the requirement	Met the requirement	Not met the requirement
0.50	0.53			
Result Z reported to 2 decimal places				

4.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.

4.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

⁹ Results of testing undertaken by the company or other entities are outside the MARPOL process and hence should be considered within the approach given by ISO 4259:2017-2 regarding recipient drawn samples.

Appendix VII

Emission control areas (regulations 13.6 and 14.3)

1 The boundaries of emission control areas designated under regulations 13.6 and 14.3, other than the Baltic Sea and the North Sea areas, are set forth in this appendix.

2 The North American area comprises:

.1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	32°32'.10 N	117°06'.11 W
2	32°32'.04 N	117°07'.29 W
3	32°31'.39 N	117°14'.20 W
4	32°33'.13 N	117°15'.50 W
5	32°34'.21 N	117°22'.01 W
6	32°35'.23 N	117°27'.53 W
7	32°37'.38 N	117°49'.34 W
8	31°07'.59 N	118°36'.21 W
9	30°33'.25 N	121°47'.29 W
10	31°46'.11 N	123°17'.22 W
11	32°21'.58 N	123°50'.44 W
12	32°56'.39 N	124°11'.47 W
13	33°40'.12 N	124°27'.15 W
14	34°31'.28 N	125°16'.52 W
15	35°14'.38 N	125°43'.23 W
16	35°44'.00 N	126°18'.53 W
17	36°16'.25 N	126°45'.30 W
18	37°01'.35 N	127°07'.18 W
19	37°45'.39 N	127°38'.02 W
20	38°25'.08 N	127°53'.00 W
21	39°25'.05 N	128°31'.23 W
22	40°18'.47 N	128°45'.46 W
23	41°13'.39 N	128°40'.22 W
24	42°12'.49 N	129°00'.38 W
25	42°47'.34 N	129°05'.42 W
26	43°26'.22 N	129°01'.26 W
27	44°24'.43 N	128°41'.23 W
28	45°30'.43 N	128°40'.02 W
29	46°11'.01 N	128°49'.01 W
30	46°33'.55 N	129°04'.29 W
31	47°39'.55 N	131°15'.41 W
32	48°32'.32 N	132°41'.00 W
33	48°57'.47 N	133°14'.47 W

Point	Latitude	Longitude
34	49°22'.39 N	134°15'.51 W
35	50°01'.52 N	135°19'.01 W
36	51°03'.18 N	136°45'.45 W
37	51°54'.04 N	137°41'.54 W
38	52°45'.12 N	138°20'.14 W
39	53°29'.20 N	138°40'.36 W
40	53°40'.39 N	138°48'.53 W
41	54°13'.45 N	139°32'.38 W
42	54°39'.25 N	139°56'.19 W
43	55°20'.18 N	140°55'.45 W
44	56°07'.12 N	141°36'.18 W
45	56°28'.32 N	142°17'.19 W
46	56°37'.19 N	142°48'.57 W
47	58°51'.04 N	153°15'.03 W

2. the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada and France (Saint-Pierre-et-Miquelon), and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	60°00'.00 N	64°09'.36 W
2	60°00'.00 N	56°43'.00 W
3	58°54'.01 N	55°38'.05 W
4	57°50'.52 N	55°03'.47 W
5	57°35'.13 N	54°00'.59 W
6	57°14'.20 N	53°07'.58 W
7	56°48'.09 N	52°23'.29 W
8	56°18'.13 N	51°49'.42 W
9	54°23'.21 N	50°17'.44 W
10	53°44'.54 N	50°07'.17 W
11	53°04'.59 N	50°10'.05 W
12	52°20'.06 N	49°57'.09 W
13	51°34'.20 N	48°52'.45 W
14	50°40'.15 N	48°16'.04 W
15	50°02'.28 N	48°07'.03 W
16	49°24'.03 N	48°09'.35 W
17	48°39'.22 N	47°55'.17 W
18	47°24'.25 N	47°46'.56 W
19	46°35'.12 N	48°00'.54 W
20	45°19'.45 N	48°43'.28 W
21	44°43'.38 N	49°16'.50 W

Point	Latitude	Longitude
22	44°16'.38 N	49°51'.23 W
23	43°53'.15 N	50°34'.01 W
24	43°36'.06 N	51°20'.41 W
25	43°23'.59 N	52°17'.22 W
26	43°19'.50 N	53°20'.13 W
27	43°21'.14 N	54°09'.20 W
28	43°29'.41 N	55°07'.41 W
29	42°40'.12 N	55°31'.44 W
30	41°58'.19 N	56°09'.34 W
31	41°20'.21 N	57°05'.13 W
32	40°55'.34 N	58°02'.55 W
33	40°41'.38 N	59°05'.18 W
34	40°38'.33 N	60°12'.20 W
35	40°45'.46 N	61°14'.03 W
36	41°04'.52 N	62°17'.49 W
37	40°36'.55 N	63°10'.49 W
38	40°17'.32 N	64°08'.37 W
39	40°07'.46 N	64°59'.31 W
40	40°05'.44 N	65°53'.07 W
41	39°58'.05 N	65°59'.51 W
42	39°28'.24 N	66°21'.14 W
43	39°01'.54 N	66°48'.33 W
44	38°39'.16 N	67°20'.59 W
45	38°19'.20 N	68°02'.01 W
46	38°05'.29 N	68°46'.55 W
47	37°58'.14 N	69°34'.07 W
48	37°57'.47 N	70°24'.09 W
49	37°52'.46 N	70°37'.50 W
50	37°18'.37 N	71°08'.33 W
51	36°32'.25 N	71°33'.59 W
52	35°34'.58 N	71°26'.02 W
53	34°33'.10 N	71°37'.04 W
54	33°54'.49 N	71°52'.35 W
55	33°19'.23 N	72°17'.12 W
56	32°45'.31 N	72°54'.05 W
57	31°55'.13 N	74°12'.02 W
58	31°27'.14 N	75°15'.20 W
59	31°03'.16 N	75°51'.18 W
60	30°45'.42 N	76°31'.38 W
61	30°12'.48 N	77°18'.29 W
62	29°25'.17 N	76°56'.42 W

Point	Latitude	Longitude
63	28°36'.59 N	76°48'.00 W
64	28°17'.13 N	76°40'.10 W
65	28°17'.12 N	79°11'.23 W
66	27°52'.56 N	79°28'.35 W
67	27°26'.01 N	79°31'.38 W
68	27°16'.13 N	79°34'.18 W
69	27°11'.54 N	79°34'.56 W
70	27°05'.59 N	79°35'.19 W
71	27°00'.28 N	79°35'.17 W
72	26°55'.16 N	79°34'.39 W
73	26°53'.58 N	79°34'.27 W
74	26°45'.46 N	79°32'.41 W
75	26°44'.30 N	79°32'.23 W
76	26°43'.40 N	79°32'.20 W
77	26°41'.12 N	79°32'.01 W
78	26°38'.13 N	79°31'.32 W
79	26°36'.30 N	79°31'.06 W
80	26°35'.21 N	79°30'.50 W
81	26°34'.51 N	79°30'.46 W
82	26°34'.11 N	79°30'.38 W
83	26°31'.12 N	79°30'.15 W
84	26°29'.05 N	79°29'.53 W
85	26°25'.31 N	79°29'.58 W
86	26°23'.29 N	79°29'.55 W
87	26°23'.21 N	79°29'.54 W
88	26°18'.57 N	79°31'.55 W
89	26°15'.26 N	79°33'.17 W
90	26°15'.13 N	79°33'.23 W
91	26°08'.09 N	79°35'.53 W
92	26°07'.47 N	79°36'.09 W
93	26°06'.59 N	79°36'.35 W
94	26°02'.52 N	79°38'.22 W
95	25°59'.30 N	79°40'.03 W
96	25°59'.16 N	79°40'.08 W
97	25°57'.48 N	79°40'.38 W
98	25°56'.18 N	79°41'.06 W
99	25°54'.04 N	79°41'.38 W
100	25°53'.24 N	79°41'.46 W
101	25°51'.54 N	79°41'.59 W
102	25°49'.33 N	79°42'.16 W
103	25°48'.24 N	79°42'.23 W

Point	Latitude	Longitude
104	25°48'.20 N	79°42'.24 W
105	25°46'.26 N	79°42'.44 W
106	25°46'.16 N	79°42'.45 W
107	25°43'.40 N	79°42'.59 W
108	25°42'.31 N	79°42'.48 W
109	25°40'.37 N	79°42'.27 W
110	25°37'.24 N	79°42'.27 W
111	25°37'.08 N	79°42'.27 W
112	25°31'.03 N	79°42'.12 W
113	25°27'.59 N	79°42'.11 W
114	25°24'.04 N	79°42'.12 W
115	25°22'.21 N	79°42'.20 W
116	25°21'.29 N	79°42'.08 W
117	25°16'.52 N	79°41'.24 W
118	25°15'.57 N	79°41'.31 W
119	25°10'.39 N	79°41'.31 W
120	25°09'.51 N	79°41'.36 W
121	25°09'.03 N	79°41'.45 W
122	25°03'.55 N	79°42'.29 W
123	25°03'.00 N	79°42'.56 W
124	25°00'.30 N	79°44'.05 W
125	24°59'.03 N	79°44'.48 W
126	24°55'.28 N	79°45'.57 W
127	24°44'.18 N	79°49'.24 W
128	24°43'.04 N	79°49'.38 W
129	24°42'.36 N	79°50'.50 W
130	24°41'.47 N	79°52'.57 W
131	24°38'.32 N	79°59'.58 W
132	24°36'.27 N	80°03'.51 W
133	24°33'.18 N	80°12'.43 W
134	24°33'.05 N	80°13'.21 W
135	24°32'.13 N	80°15'.16 W
136	24°31'.27 N	80°16'.55 W
137	24°30'.57 N	80°17'.47 W
138	24°30'.14 N	80°19'.21 W
139	24°30'.06 N	80°19'.44 W
140	24°29'.38 N	80°21'.05 W
141	24°28'.18 N	80°24'.35 W
142	24°28'.06 N	80°25'.10 W
143	24°27'.23 N	80°27'.20 W
144	24°26'.30 N	80°29'.30 W

Point	Latitude	Longitude
145	24°25'.07 N	80°32'.22 W
146	24°23'.30 N	80°36'.09 W
147	24°22'.33 N	80°38'.56 W
148	24°22'.07 N	80°39'.51 W
149	24°19'.31 N	80°45'.21 W
150	24°19'.16 N	80°45'.47 W
151	24°18'.38 N	80°46'.49 W
152	24°18'.35 N	80°46'.54 W
153	24°09'.51 N	80°59'.47 W
154	24°09'.48 N	80°59'.51 W
155	24°08'.58 N	81°01'.07 W
156	24°08'.30 N	81°01'.51 W
157	24°08'.26 N	81°01'.57 W
158	24°07'.28 N	81°03'.06 W
159	24°02'.20 N	81°09'.05 W
160	24°00'.00 N	81°11'.16 W
161	23°55'.32 N	81°12'.55 W
162	23°53'.52 N	81°19'.43 W
163	23°50'.52 N	81°29'.59 W
164	23°50'.02 N	81°39'.59 W
165	23°49'.05 N	81°49'.59 W
166	23°49'.05 N	82°00'.11 W
167	23°49'.42 N	82°09'.59 W
168	23°51'.14 N	82°24'.59 W
169	23°51'.14 N	82°39'.59 W
170	23°49'.42 N	82°48'.53 W
171	23°49'.32 N	82°51'.11 W
172	23°49'.24 N	82°59'.59 W
173	23°49'.52 N	83°14'.59 W
174	23°51'.22 N	83°25'.49 W
175	23°52'.27 N	83°33'.01 W
176	23°54'.04 N	83°41'.35 W
177	23°55'.47 N	83°48'.11 W
178	23°58'.38 N	83°59'.59 W
179	24°09'.37 N	84°29'.27 W
180	24°13'.20 N	84°38'.39 W
181	24°16'.41 N	84°46'.07 W
182	24°23'.30 N	84°59'.59 W
183	24°26'.37 N	85°06'.19 W
184	24°38'.57 N	85°31'.54 W
185	24°44'.17 N	85°43'.11 W

Point	Latitude	Longitude
186	24°53'.57 N	85°59'.59 W
187	25°10'.44 N	86°30'.07 W
188	25°43'.15 N	86°21'.14 W
189	26°13'.13 N	86°06'.45 W
190	26°27'.22 N	86°13'.15 W
191	26°33'.46 N	86°37'.07 W
192	26°01'.24 N	87°29'.35 W
193	25°42'.25 N	88°33'.00 W
194	25°46'.54 N	90°29'.41 W
195	25°44'.39 N	90°47'.05 W
196	25°51'.43 N	91°52'.50 W
197	26°17'.44 N	93°03'.59 W
198	25°59'.55 N	93°33'.52 W
199	26°00'.32 N	95°39'.27 W
200	26°00'.33 N	96°48'.30 W
201	25°58'.32 N	96°55'.28 W
202	25°58'.15 N	96°58'.41 W
203	25°57'.58 N	97°01'.54 W
204	25°57'.41 N	97°05'.08 W
205	25°57'.24 N	97°08'.21 W
206	25°57'.24 N	97°08'.47 W

3. the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lana'i and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	22°32'.54 N	153°00'.33 W
2	23°06'.05 N	153°28'.36 W
3	23°32'.11 N	154°02'.12 W
4	23°51'.47 N	154°36'.48 W
5	24°21'.49 N	155°51'.13 W
6	24°41'.47 N	156°27'.27 W
7	24°57'.33 N	157°22'.17 W
8	25°13'.41 N	157°54'.13 W
9	25°25'.31 N	158°30'.36 W
10	25°31'.19 N	159°09'.47 W
11	25°30'.31 N	159°54'.21 W
12	25°21'.53 N	160°39'.53 W
13	25°00'.06 N	161°38'.33 W
14	24°40'.49 N	162°13'.13 W
15	24°15'.53 N	162°43'.08 W

Point	Latitude	Longitude
16	23°40'.50 N	163°13'.00 W
17	23°03'.20 N	163°32'.58 W
18	22°20'.09 N	163°44'.41 W
19	21°36'.45 N	163°46'.03 W
20	20°55'.26 N	163°37'.44 W
21	20°13'.34 N	163°19'.13 W
22	19°39'.03 N	162°53'.48 W
23	19°09'.43 N	162°20'.35 W
24	18°39'.16 N	161°19'.14 W
25	18°30'.31 N	160°38'.30 W
26	18°29'.31 N	159°56'.17 W
27	18°10'.41 N	159°14'.08 W
28	17°31'.17 N	158°56'.55 W
29	16°54'.06 N	158°30'.29 W
30	16°25'.49 N	157°59'.25 W
31	15°59'.57 N	157°17'.35 W
32	15°40'.37 N	156°21'.06 W
33	15°37'.36 N	155°22'.16 W
34	15°43'.46 N	154°46'.37 W
35	15°55'.32 N	154°13'.05 W
36	16°46'.27 N	152°49'.11 W
37	17°33'.42 N	152°00'.32 W
38	18°30'.16 N	151°30'.24 W
39	19°02'.47 N	151°22'.17 W
40	19°34'.46 N	151°19'.47 W
41	20°07'.42 N	151°22'.58 W
42	20°38'.43 N	151°31'.36 W
43	21°29'.09 N	151°59'.50 W
44	22°06'.58 N	152°31'.25 W
45	22°32'.54 N	153°00'.33 W

3 The United States Caribbean Sea area includes:

- .1 the sea area located off the Atlantic and Caribbean coasts of the Commonwealth of Puerto Rico and the United States Virgin Islands, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

Point	Latitude	Longitude
1	17°18'.37 N	67°32'.14 W
2	19°11'.14 N	67°26'.45 W
3	19°30'.28 N	65°16'.48 W
4	19°12'.25 N	65°06'.08 W
5	18°45'.13 N	65°00'.22 W
6	18°41'.14 N	64°59'.33 W

Point	Latitude	Longitude
7	18°29'.22 N	64°53'.51 W
8	18°27'.35 N	64°53'.22 W
9	18°25'.21 N	64°52'.39 W
10	18°24'.30 N	64°52'.19 W
11	18°23'.51 N	64°51'.50 W
12	18°23'.42 N	64°51'.23 W
13	18°23'.36 N	64°50'.17 W
14	18°23'.48 N	64°49'.41 W
15	18°24'.11 N	64°49'.00 W
16	18°24'.28 N	64°47'.57 W
17	18°24'.18 N	64°47'.01 W
18	18°23'.13 N	64°46'.37 W
19	18°22'.37 N	64°45'.20 W
20	18°22'.39 N	64°44'.42 W
21	18°22'.42 N	64°44'.36 W
22	18°22'.37 N	64°44'.24 W
23	18°22'.39 N	64°43'.42 W
24	18°22'.30 N	64°43'.36 W
25	18°22'.25 N	64°42'.58 W
26	18°22'.26 N	64°42'.28 W
27	18°22'.15 N	64°42'.03 W
28	18°22'.22 N	64°40'.60 W
29	18°21'.57 N	64°40'.15 W
30	18°21'.51 N	64°38'.23 W
31	18°21'.22 N	64°38'.16 W
32	18°20'.39 N	64°38'.33 W
33	18°19'.15 N	64°38'.14 W
34	18°19'.07 N	64°38'.16 W
35	18°17'.23 N	64°39'.38 W
36	18°16'.43 N	64°39'.41 W
37	18°11'.33 N	64°38'.58 W
38	18°03'.02 N	64°38'.03 W
39	18°02'.56 N	64°29'.35 W
40	18°02'.51 N	64°27'.02 W
41	18°02'.30 N	64°21'.08 W
42	18°02'.31 N	64°20'.08 W
43	18°02'.03 N	64°15'.57 W
44	18°00'.12 N	64°02'.29 W
45	17°59'.58 N	64°01'.04 W
46	17°58'.47 N	63°57'.01 W
47	17°57'.51 N	63°53'.54 W
48	17°56'.38 N	63°53'.21 W
49	17°39'.40 N	63°54'.53 W

Point	Latitude	Longitude
50	17°37'.08 N	63°55'.10 W
51	17°30'.21 N	63°55'.56 W
52	17°11'.36 N	63°57'.57 W
53	17°05'.00 N	63°58'.41 W
54	16°59'.49 N	63°59'.18 W
55	17°18'.37 N	67°32'.14 W

Appendix VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate

INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by

*(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)*

Particulars of ship¹

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

IMO Number²

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5.4 of Annex VI to the Convention; and
- 2 That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulations 22, 23, 24, 25 and 26.

Completion date of survey on which this Certificate is based: (dd/mm/yyyy)

Issued at

(place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy):

(date of issue)

.....

*(signature of duly authorized official
issuing the certificate)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

² In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme (resolution A.1117(30)).

**Supplement to the International Energy Efficiency Certificate
(IEE Certificate)**

**RECORD OF CONSTRUCTION RELATING TO ENERGY
EFFICIENCY**

Notes:

- 1 This Record shall be permanently attached to the IEE Certificate. The IEE Certificate shall be available on board the ship at all times.
- 2 The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- 3 Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate.
- 4 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations in Annex VI of the Convention, and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 IMO Number
- 1.3 Date of building contract
- 1.4 Date of major conversion (if applicable).....
- 1.5 Gross tonnage
- 1.6 Deadweight
- 1.7 Type of ship³

2 Propulsion system

- 2.1 Diesel propulsion
- 2.2 Diesel-electric propulsion
- 2.3 Turbine propulsion
- 2.4 Hybrid propulsion
- 2.5 Propulsion system other than any of the above

³ Insert ship type in accordance with definitions specified in regulation 2. Ships falling into more than one of the ship types defined in regulation 2 should be considered as being the ship type with the most stringent (the lowest) required EEDI. If the ship does not fall into the ship types defined in regulation 2, insert "Ship other than ship types defined in regulation 2".

3 Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

- 3.1 The attained EEDI in accordance with regulation 22.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file, which also shows the process of calculating the attained EEDI.....

The attained EEDI is: grams-CO₂/tonne-nautical mile

- 3.2 The attained EEDI is not calculated, as:
- 3.2.1 the ship is exempt under regulation 22.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.2.18
- 3.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3
- 3.2.3 the requirement of regulation 22 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4
- 3.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 22.1

4 Required EEDI

- 4.1 Required EEDI is: grams-CO₂/tonne-mile
- 4.2 The required EEDI is not applicable, as:
- 4.2.1 the ship is exempt under regulation 24.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.2.18.....
- 4.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3.....
- 4.2.3 the requirement of regulation 24 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4
- 4.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 24.1
- 4.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in table 1 of regulation 24.2.....

5 Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

- 5.1 The attained EEXI in accordance with regulation 23.1 is calculated taking into account the guidelines⁴ developed by the Organization.....

The attained EEXI is:.....grams-CO₂/tonne-mile

- 5.2 The attained EEXI is not calculated, as:
- 5.2.1 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3.....
- 5.2.2 the type of ship is exempt in accordance with regulation 23.1.....

⁴ Refer to the 2021 *Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)* (resolution MEPC.333(76))

6 Required EEXI

- 6.1 The required EEXI is:.....grams-CO₂/tonne-mile in accordance with regulation 25
- 6.2 The required EEXI is not applicable, as:
 - 6.2.1 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3.....
 - 6.2.2 the type of ship is exempt in accordance with regulation 25.1.....
 - 6.2.3 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in table 3 of regulation 25.1.....

7 Ship Energy Efficiency Management Plan

- 7.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 26.....

8 EEDI technical file

- 8.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 22.1.....
 - 8.1.1 The EEDI technical file identification/verification number.....
 - 8.1.2 The EEDI technical file verification date.....

9 EEXI technical file

- 9.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEXI technical file in compliance with regulation 23.1.....
 - 9.1.1 The EEXI technical file identification/verification number.....
 - 9.1.2 The EEXI technical file verification date.....
- 9.2 The IEE Certificate is not accompanied by the EEXI technical file as the attained EEDI is used as an alternative to the attained EEXI.....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy):
(date of issue) (signature of duly authorized official issuing the Record)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Appendix IX

Information to be submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database

Identity of the ship

IMO Number

Period of calendar year for which the data is submitted

Start date (dd/mm/yyyy)

End date (dd/mm/yyyy).....

Technical characteristics of the ship

Ship type, as defined in regulation 2 of this Annex or other (to be stated)

Gross tonnage (GT)¹

Net tonnage (NT)²

Deadweight tonnage (DWT)³

Power output (rated power)⁴ of main and auxiliary reciprocating internal combustion engines over 130 kW (to be stated in kW)

EEDI (if applicable).....

Ice class⁵

Fuel oil consumption, by fuel oil type⁶ in metric tonnes and methods used for collecting fuel oil consumption data

Distance travelled

Hours under way.....

¹ Gross tonnage should be calculated in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

² Net tonnage should be calculated in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969. If not applicable, note "N/A".

³ DWT means the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of relative density of 1,025 kg/m³ at the summer load draught and the lightweight of the ship. The summer load draught should be taken as the maximum summer draught as certified in the stability booklet approved by the Administration or an organization abyt. If not applicable, note "N/A".

⁴ Rated power means the maximum continuous rated power as specified on the nameplate of the engine.

⁵ Ice class should be consistent with the definition set out in the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) (resolutions MEPC.264(68) and MSC.385(94)). If not applicable, note "N/A".

⁶ Refer to the 2018 *Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships* (resolution MEPC.308(73), as amended by resolutions MEPC.322(74) and MEPC.332(76)).

Appendix X

Form of Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting and Operational Carbon Intensity rating

STATEMENT OF COMPLIANCE – FUEL OIL CONSUMPTION REPORTING AND OPERATIONAL CARBON INTENSITY RATING

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by.....
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship¹

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

IMO Number².....

Port of registry.....

Gross tonnage.....

Deadweight.....

Type of ship.....

THIS IS TO DECLARE THAT:

- 1 the ship has submitted to this Administration the data required by regulation 27 of Annex VI to the Convention, covering ship operations from (dd/mm/yyyy) to (dd/mm/yyyy);
- 2 the data was collected and reported in accordance with the methodology and processes set out in the ship's SEEMP that was in effect over the period from (dd/mm/yyyy) to (dd/mm/yyyy);

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

² In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme (resolution A.1117(30)).

- 3 the attained annual operational CII of the ship from (dd/mm/yyyy) through (dd/mm/yyyy) was: pursuant to regulations 28.1 and 28.2 of Annex VI of the Convention, for ships to which regulation 28 applies;³
- 4 the annual operational carbon intensity of the ship in this period is rated as
A B C D E
in accordance with regulation 28 of Annex VI to the Convention, for a ship to which regulation 28 applies³; and
- 5 a corrective action plan has been developed and included in the SEEMP (for a ship to which regulation 28 applies, rated as D for three consecutive years or rated as E)³

This Statement of Compliance is valid until (dd/mm/yyyy)

Issued at.....
(place of issue of the Statement)

(dd/mm/yyyy):
(date of issue) *(signature of duly authorized official issuing the Statement)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

³ In the event of any transfer of a ship addressed in regulations 27.4, 27.5 or 27.6, these sections should be completed consistent with regulation 28.3 of MARPOL Annex VI.

Appendix XI

Form of Exemption Certificate for UNSP Barges

**INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION EXEMPTION CERTIFICATE FOR
UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES**

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
*(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)*

Particulars of ship¹

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

IMO Number².....

Port of registry.....

Gross tonnage.....

THIS IS TO CERTIFY THAT:

- 1 the UNSP barge has been surveyed in accordance with regulation 3.4 of Annex VI to the Convention;
- 2 the survey shows that the UNSP barge:
 - .1 is not propelled by mechanical means;
 - .2 has no system, equipment and/or machinery fitted that may generate emissions controlled by Annex VI to the Convention; and
 - .3 has neither persons nor living animals on board; and
- 3 the UNSP barge is exempted, under regulation 3.4 of Annex VI to the Convention from the certification and related survey requirements of regulations 5.1 and 6.1 of Annex VI to the Convention.

¹ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

² In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme (resolution A.1117(30)).

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy)

subject to the exemption conditions being maintained.

Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy)

Issued at

(place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy):

(date of issue)

.....

*(signature of duly authorized official
issuing the certificate)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)
