

## ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ: 46/93

**Αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78-Παράρτημα Ι).**

(ΦΕΚ 17/Α/17-02-93)

### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τά άρθρα τρίτο και έβδομο, παραγρ.1 (β), ενδέκατο και δωδέκατο του Ν. 1269/82 (ΦΕΚ 89), με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία του 1973 και το πρωτόκολλο του 1978», που αναφέρεται σ'αυτή τη σύμβαση (MARPOL 73/78), όπως ισχύει σήμερα.
2. Τις αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αριθ. ΜΕΡC 51(32) και 52(32) της 6<sup>ης</sup> Μαρτίου 1992, που αναφέρονται στις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Σημειώνεται ότι η απόφαση 51(32) αφορά την τροποποίηση των κριτηρίων απόρριψης του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL 73/78 και η 51(32) την προσθήκη νέων κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ μαζί με ανάλογες τροποποιήσεις των σχετικών κανονισμών του Παραρτήματος Ι, της ίδιας Δ.Σύμβασης.
3. Την απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αριθ. ΜΕΡC 42(30) της 16<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1990 για την αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, που αναφέρονται στο χαρακτηρισμό της περιοχής, της Ανταρκτικής σαν Ειδική Περιοχή σύμφωνα με τα Παραρτήματα Ι και V της MARPOL 73/78.
4. Την απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αριθ. ΜΕΡC 48(31) της 4<sup>ης</sup> Ιουλίου 1991 για τις τροποποιήσεις στο Παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, που αναφέρεται στο χαρακτηρισμό της περιοχής της Ευρύτερης Καραϊβικής σαν ειδικής περιοχής σύμφωνα με το Παράρτημα V της MARPOL 73/78.
5. Το άρθρο 29Α του Ν. 1558/85, που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92, και το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ. δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.
6. Τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας αριθ. 489/92, με πρόταση του Υπουργού Εξωτερικών και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

#### Άρθρο Πρώτο Αποδοχή τροποποιήσεων

1. Γίνονται αποδεκτά τα κείμενα που αφορούν:

- (α) Την τροποποίηση των Κανονισμών 9, 10, 16 και 21 του Παραρτήματος Ι της διεθνούς σύμβασης «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL 73/78), καθώς και της αναθεώρησης των εντύπων Α και Β, (ΜΕΡC Α και Β) των συμπληρωμάτων του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, που περιέχονται στο Προσάρτημα ΙΙ, του ίδιου Παραρτήματος της Δ. Σύμβασης (Απόφαση ΜΕΡC 51(32)).
- (β) Την προσθήκη νέων κανονισμών 13ΣΤ και 12Ζ του Παραρτήματος Ι της διεθνούς σύμβασης «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (MARPOL 73/78), καθώς και της τροποποίησης των Κανονισμών 1 και 24 του ίδιου Παραρτήματος της Δ. Σύμβασης. Με βάση τα πιο πάνω νέα κείμενα τροποποιείται και το έντυπο Β (ΜΕΡC Β) του

συμπληρώματος του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, που περιέχεται στο Προσάρτημα ΙΙ, του Παραρτήματος Ι της Δ. Σύμβασης MARPOL 73/78 (Απόφαση MEPC 52(32)).

(γ) Την τροποποίηση του Κανονισμού 10, του Παραρτήματος Ι, της διεθνούς σύμβασης «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL 73/78), καθώς και την τροποποίηση του κανονισμού 5, του Παραρτήματος V, της Δ. Σύμβασης. (Απόφαση MEPC 42(30)).

(δ) Την τροποποίηση του Κανονισμού 5, του Παραρτήματος V, της διεθνούς σύμβασης πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL 73/78), (Απόφαση MEPC 48(31)).

2. Τα κείμενα που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο (1) στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα υιοθετήθηκαν με τις αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), αριθ. MEPC 51(32)-52(32)-42(30) και 48(31) έχουν ως εξής:

ΑΠΟΦΑΣΗ MEPC 51(32)  
Υιοθετήθηκε την 6<sup>η</sup> Μαρτίου 1992

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ  
ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ  
ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ  
(Κριτήρια απόρριψης του Παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ  
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το Άρθρο 38(α) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αναφέρεται στη λειτουργία της Επιτροπής,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το Άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 (στο εξής αναφερόμενη σαν «Σύμβαση 1973») και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (στο εξής αναφερόμενο σαν «Πρωτόκολλο 1978»), τα οποία από κοινού καθορίζουν στο αρμόδιο σώμα του Οργανισμού τη διαδικασία μελέτης και υιοθέτησης των τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (MARPOL 73/78),

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το στόχο της MARPOL 73/78 να πετύχει πλήρη εξάλειψη της εκ προθέσεως ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο,

ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΠΙΘΥΜΙΑ υπ' αυτή την άποψη να μειώσουν ακόμη περισσότερο τη λειτουργική ρύπανση από πλοία,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 32<sup>α</sup> σύνοδο της, τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(α) της Σύμβασης 1973,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973 τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978, το κείμενο των οποίων περιέχεται στο Παράρτημα της απόφασης αυτής,

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(στ)(ιι) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 6<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή το ένα τρίτο τουλάχιστον των Μερών, ή των Μερών των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων συνιστά το 50% τουλάχιστον της παγκόσμιας χωρητικότητας, γνωστοποιήσουν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(ζ)(ιι) της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 6<sup>η</sup> Ιουλίου 1993, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 παραπάνω.

4. ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης 1973 να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη της MARPOL 73/78 επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο Παράρτημα.
- 5 ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης και του Παραρτήματος της στα Μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Μέρη της MARPOL 73/78.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ  
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι  
ΤΗΣ MARPOL 73/78

Οι κανονισμοί του Παραρτήματος Ι τροποποιούνται ως εξής:

1. Κανονισμός 9

.1 Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (1)(α)(iv) αντικαθίσταται ως εξής:

«(iv) Ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης του περιεχομένου πετρελαίου δεν θα υπερβαίνει τα 30 λίτρα ανά ναυτικό μίλι.»

.2 Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (1)(β) αντικαθίσταται ως εξής:

«(β) από πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω εκτός των πετρελαιοφόρων και από τους υδροσυλλέκτες του χώρου του μηχανοστασίου εξαιρουμένων των υδροσυλλεκτών του αντλιοστασίου φορτίου ενός πετρελαιοφόρου, εκτός αν αναμίχθησαν με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου:

(i) το πλοίο βρίσκεται εκτός ειδικής περιοχής,

(ii) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία,

(iii) το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο (PPM) και

(iv) το πλοίο έχει σε λειτουργία εξοπλισμό όπως απαιτείται από τον κανονισμό 16 αυτού του Παραρτήματος.»

.3 Η παράγραφος (4) τροποποιείται διαγράφοντας ολόκληρη τη δεύτερη πρόταση περιλαμβάνοντας τα υποεδάφια (α)-(δ).

.4 Νέα παράγραφος (7) προστίθεται ως εξής:

«(7) Στην περίπτωση ενός πλοίου, που αναφέρεται στον κανονισμό 16(6) αυτού του Παραρτήματος, το οποίο δεν έχει εγκαταστήσει τον εξοπλισμό που απαιτείται από τον κανονισμό 16(1) ή 16(2) αυτού του Παραρτήματος, οι διατάξεις της παραγράφου 1(β) αυτού του κανονισμού δεν θα εφαρμόζονται μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο θα εγκαταστήσει τέτοιο εξοπλισμό, και πάντως όχι μετά την 6.7.1998, οποιαδήποτε είναι ενωρίτερα. Μέχρι την ημερομηνία αυτή θα απαγορεύεται κάθε απόρριψη από τους υδροσυλλέκτες του χώρου του μηχανοστασίου πετρελαίου στη θάλασσα ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από ένα τέτοιο πλοίο, εκτός αν πληρούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) το μίγμα πετρελαίου δεν προέρχεται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου,

(β) το μίγμα πετρελαίου δεν έχει αναμιχθεί με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου,

(γ) το πλοίο βρίσκεται εκτός ειδικής περιοχής,

(δ) το πλοίο βρίσκεται περισσότερο από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή,

(ε) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία,

(στ) το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής είναι μικρότερο από 100 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM) και

(ζ) το πλοίο έχει σε λειτουργία εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις προδιαγραφές που συνιστώνται από τον Οργανισμό .

Η σημείωση πρέπει να προστεθεί στην παράγραφο (7)(η) και έχει ως εξής:

« Γίνεται αναφορά στη Σύσταση για τις Διεθνείς Προδιαγραφές Λειτουργίας Εξοπλισμών Διαχωριστήρων Πετρελαίου/Νερού και Μετρητών Περιεκτικότητας Πετρελαίου που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393(χ).»

2. Κανονισμός 10

.1 Η παράγραφος (2)(β) τροποποιείται και έχει ως εξής:

«(β) κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από πλοίο χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων, εκτός των πετρελαιοφόρων, θα απαγορεύεται όταν αυτό βρίσκεται εντός ειδικής περιοχής, εκτός αν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση, δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM).»

.2 Η παράγραφος (3)(β)(v) τροποποιείται διορθώνοντας την παράγραφο 16(7) με εκείνη της 16(5).

### 3. Κανονισμός 16.

Το υπάρχον κείμενο αυτού του κανονισμού αντικαθίσταται ως εξής:

«Κανονισμός 16»

Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου και εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου.

(1) Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω αλλά μικρότερο των 10.000 θα πρέπει να εγκαταστήσει εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου σύμφωνα με την παράγραφο (4) αυτού του κανονισμού. Κάθε τέτοιο πλοίο το οποίο μεταφέρει μεγάλες ποσότητες καυσίμου πετρελαίου θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (2) αυτού του κανονισμού ή την παράγραφο (1) του κανονισμού 14.

(2) Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 10.000 κόρων και πάνω θα πρέπει να φέρει συσκευή φίλτρου πετρελαίου και διατάξεις προειδοποιητικής συσκευής για την αυτόματη διακοπή κάθε απόρριψης πετρελαιώδους μίγματος, όταν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής υπερβεί τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM).

(3)(α) Η Αρχή μπορεί να απαλλάξει των απαιτήσεων των παραγράφων (1) και (2) αυτού του κανονισμού κάθε πλοίο εκτελεί ταξίδια αποκλειστικά εντός ειδικών περιοχών, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:

(i) το πλοίο διαθέτει δεξαμενή συγκράτησης που έχει επαρκή όγκο, ικανοποιώντας την Αρχή, για την συνολική συγκέντρωση στο πλοίο του νερού των υδροσυλλεκτών που περιέχει πετρέλαιο,

(ii) όλη η ποσότητα του νερού των υδροσυλλεκτών που περιέχει πετρέλαιο συγκεντρώνεται στο πλοίο για την παραπέρα απόρριψη του σε ευκολίες υποδοχής.

(iii) η Αρχή έχει εκτιμήσει ότι επαρκείς ευκολίες υποδοχής είναι διαθέσιμες για την παραλαβή του νερού των υδροσυλλεκτών που περιέχει πετρέλαιο, σε επαρκή αριθμό λιμανιών ή εγκαταστάσεων που το πλοίο προσεγγίζει,

(iv) το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, στην περίπτωση που απαιτείται, θα γίνεται αναφορά του γεγονότος ότι το πλοίο αποκλειστικά απασχολείται σε ταξίδια εντός ειδικών περιοχών, και

(v) η ποσότητα, ο χρόνος και το λιμάνι απόρριψης θα καταχωρούνται στο Βιβλίο Πετρελαίου.

(β) Η Αρχή θα εξασφαλίζει ότι τα πλοία ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και κάτω είναι εξοπλισμένα, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό να συγκρατούν στο πλοίο το πετρέλαιο ή τα πετρελαιώδη μίγματα ή να απορρίπτουν αυτά σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9(1)(β) αυτού του Παραρτήματος.

(4) Ο εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο (1) αυτού του κανονισμού θα πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή και θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε μίγμα πετρελαίου που απορρίπτεται στη θάλασσα, αφού προηγουμένα διέλθει μέσω του συστήματος, έχει περιεχόμενο πετρελαίου που δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM). Κατά τη μελέτη του τύπου αυτού του εξοπλισμού, η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τις προδιαγραφές που συνιστώνται από τον Οργανισμό.

(5) Ο εξοπλισμός φίλτρου που αναφέρεται στην παράγραφο (2) αυτού του κανονισμού θα πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή και θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε πετρελαιώδες μίγμα που απορρίπτεται στη θάλασσα, αφού προηγουμένα διέλθει μέσω συστήματος ή συστημάτων έχει περιεχόμενο πετρελαίου που δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM). Ο εξοπλισμός αυτός θα φέρει διατάξεις προειδοποιητικής συσκευής να αναφέρουν όταν αυτό το επίπεδο δεν μπορεί να διατηρηθεί. Το σύστημα επίσης θα φέρει τέτοιες διατάξεις, ώστε να εξασφαλίζουν ότι κάθε απόρριψη πετρελαιοειδών μιγμάτων διακόπτεται αυτόματα, όταν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής

υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM). Κατά τη μελέτη του τύπου αυτού του εξοπλισμού η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τις προδιαγραφές που συνιστώνται από τον Οργανισμό.

(6) Για τα πλοία που παραλήφθηκαν πριν από την 6.7.1993 οι απαιτήσεις αυτού του κανονισμού θα εφαρμόζονται από την 6.7.1998, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα πλοία αυτά μπορούν να λειτουργούν με εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (εξοπλισμός 100ppm).»

Η σημείωση πρέπει να προστεθεί στις παραγράφους (4) και (5) και έχει ως εξής:

«Γίνεται αναφορά στη Σύσταση για τις διεθνείς Προδιαγραφές Λειτουργίας εξοπλισμών Διαχωριστήρων Πετρελαίου/Νερού και Μετρητών Περιεκτικότητας Πετρελαίου, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α.393(X).»

4. Κανονισμός 21

1. Η υποπαράγραφος (γ) τροποποιείται διαγράφοντας τις πρώτες λέξεις, δηλ. «εντός ειδικής περιοχής και».

2. Η υποπαράγραφος (δ) διαγράφεται.

5. Εντυπα Α και Β Συμπληρωμάτων του Πιστοποιητικού ΙΟΡΡ.

Οι παράγραφοι 2.2. και 2.3. και των δυο εντύπων Α και Β συμπληρωμάτων του Πιστοποιητικού ΙΟΡΡ αντικαθίστανται ως εξής:

«2.2. Τύπος εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου που έχει εγκατασταθεί:

2.2.1. Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 PPM)-Κανονισμός 16(4),

2.2.2. Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) με προειδοποιητική συσκευή και συσκευή αυτόματης διακοπής της απόρριψης (Κανονισμός 16(5)),

2.3. Το πλοίο επιτρέπεται να λειτουργεί με τον υπάρχοντα εξοπλισμό μέχρι την 6.7.1998 (Κανονισμός 16(6)) και έχει εγκατεστημένο:

2.3.1. εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου.νερού (100 PPM)

2.3.2. εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) χωρίς προειδοποιητική συσκευή

2.3.3. εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) με προειδοποιητική συσκευή και χειροκίνητο μηχανισμό διακοπής της απόρριψης.»

#### ΑΠΟΦΑΣΗ ΜΕΡC/52(32)

Υιοθετήθηκε την 6<sup>η</sup> Μαρτίου 1992

#### ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

(Νέοι κανονισμοί 13ΣΤ και 13Ζ και σχετικές τροποποιήσεις του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ.  
MARPOL 73/78)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,  
ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το Άρθρο 38(α) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που αναφέρεται στη λειτουργία της Επιτροπής,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 (στο εξής αναφερόμενη σαν «Σύμβαση 1973») και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (στο εξής αναφερόμενο σαν «Πρωτόκολλο 1978»), τα οποία από κοινού καθορίζουν στο αρμόδιο σώμα του Οργανισμού τη διαδικασία μελέτης και υιοθέτησης των τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (MARPOL 73/78),

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ την απόφαση Α.675(16) για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σοβαρότητα των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας, που προκαλούνται από ατυχήματα δεξαμενοπλοίων,  
ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΠΙΘΥΜΙΑ να βελτιώσουν τις απαιτήσεις για το σχεδιασμό και την κατασκευή των πετρελαιοφόρων για την αποφυγή ρύπανσης με πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης,  
ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 32<sup>α</sup> σύνοδό της, τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(α) της Σύμβασης 1973,  
1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973 τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978, το κείμενο των οποίων περιέχεται στο Παράρτημα της απόφασης αυτής,  
2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(iii) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 6<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή το ένα τρίτο τουλάχιστον των Μερών ή των Μερών, των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων συνιστά το 50% τουλάχιστον της παγκόσμιας χωρητικότητας, γνωστοποιήσουν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις,  
3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(ii) της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 6<sup>η</sup> Ιουλίου 1993, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 παραπάνω,  
4. ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη της MARPOL 73/78 επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο Παράρτημα.

#### ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι ΤΗΣ Δ.Σ. MARPOL 73/78

##### Κανονισμός 1 Ορισμοί

Η παρακάτω νέα παράγραφος (8)(γ) προστίθεται μετά το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (8)(β):

«(γ) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) αυτής της παραγράφου, η μετασκευή ενός υπάρχοντος πετρελαιοφόρου προκειμένου αυτό να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ ή 13Ζ αυτού του Παραρτήματος, δεν θα θεωρείται ότι είναι μετατροπή ευρείας έκτασης για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος.»

##### Νέοι Κανονισμοί 13ΣΤ και 13Ζ

Οι παρακάτω νέοι Κανονισμοί 13ΣΤ και 13Ζ προστίθεται μετά το υπάρχον κείμενο του Κανονισμού 13Ε:

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13ΣΤ

Αποφυγή ρύπανσης με πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης

(1) Ο Κανονισμός αυτός θα εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DW) 600 και πάνω:

- (α) για τα οποία το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε την ή μετά την 6 Ιουλίου 1993, ή
- (β) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής η τρόπιδά τους τέθηκε ή βρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 6<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1994, ή
- (γ) η παράδοση των οποίων έγινε μετά την 6<sup>η</sup> Ιουλίου 1996,
- (δ) τα οποία υπέστησαν μετασκευή ευρείας έκτασης:
- (i) για την οποία το συμβόλαιο υπογράφηκε μετά την 6<sup>η</sup> Ιουλίου 1993, ή

(ii) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο οι εργασίες της μετασκευής άρχισαν μετά την 6<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1994, ή

(iii) αυτή περατώθηκε μετά την 6<sup>η</sup> Ιουλίου 1996.

(2) Κάθε πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 5.000 τόννων και πάνω:

(α) αντί του Κανονισμού 13E, όπως αυτός εφαρμόζεται, θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παραγράφου (3) εκτός αν αυτό υπόκειται στις διατάξεις των παραγράφων (4) και (5) και

(β) συμμορφώνεται, αν αυτό είναι πρακτικά δυνατό, με τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.

(3) Ολόκληρο το μήκος των δεξαμενών φορτίου πρέπει να προστατεύεται με δεξαμενές έρματος ή χώρους άλλους εκτός εκείνων για φορτίο και καύσιμο πετρέλαιο ως εξής:

(α) Πλευρικές δεξαμενές ή κενοί χώροι

Οι πλευρικές δεξαμενές ή οι κενοί χώροι θα εκτείνονται είτε καθόλο το ύψος της πλευράς του πλοίου ή από την οροφή του διπύθμενου μέχρι το ανώτατο κατάστρωμα ανεξάρτητα της περίπτωσης ύπαρξης κυκλικής κουπαστής όπου υπάρχει. Αυτές θα διευθετούνται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε οι δεξαμενές φορτίου να τοποθετούνται προς το εσωτερικό της γραμμής σχεδίασης του πλευρικού ελάσματος και σε καμιά περίπτωση η απόσταση αυτή δεν θα είναι μικρότερη του w, το οποίο, όπως φαίνεται στο σχήμα 1, σε οποιαδήποτε τομή θα μετρείται σε ορθές γωνίες προς το εξωτερικό περίβλημα του πλοίου, όπως παρακάτω προδιαγράφεται:

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

W=2.0(m), οποιοδήποτε είναι μικρότερο.

Η ελάχιστη τιμή του w θα είναι ίση με 1m.

(β) Δεξαμενές διπυθμένων ή κενοί χώροι:

Σε εγκάρσια τομή το ύψος οποιασδήποτε δεξαμενής διπυθμένου ή κενού χώρου θα πρέπει να είναι τέτοιο, ώστε η απόσταση h μεταξύ του πυθμένα των δεξαμενών φορτίου και της γραμμής σχεδίασης του ελάσματος του πυθμένα μετρούμενη σε ορθές γωνίες προς το έλασμα του πυθμένα, όπως φαίνεται στο σχήμα 1 σε καμιά περίπτωση δεν θα είναι μικρότερη από εκείνη που προδιαγράφεται παρακάτω:

$$h=B/15 \text{ (m) ή}$$

h=2.0(m), οποιαδήποτε είναι μικρότερη.

Η ελάχιστη τιμή του h θα είναι ίση με 1m.

(γ) Περιοχή κοίλου της γάστρας ή θέσεις (σημεία) που δεν έχουν σαφώς προσδιοριστεί ως κοίλα της γάστρας.

Όταν οι αποστάσεις h και w είναι διαφορετικές, η απόσταση w θα πρέπει να προτιμάται σε επίπεδα που υπερβαίνουν το 1,5h, πάνω από τη γραμμή βάσης, όπως φαίνεται στο σχήμα 1.

(δ) Συνολική χωρητικότητα των δεξαμενών έρματος.

Στα πετρελαιοφόρα μεταφοράς αργού πετρελαίου νεκρού βάρους (DW) 20.000 τόννων και πάνω και σε πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόννων και πάνω, η συνολική χωρητικότητα των πλευρικών δεξαμενών των διπυθμένων, της πρωραίας και πυρμνιαίας δεξαμενής ζυγοστάθμισης, δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από τη χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος, η οποία είναι απαραίτητη για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13. Οι πλευρικές δεξαμενές, οι κενοί χώροι και οι δεξαμενές διπυθμένων που χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13, θα πρέπει να τοποθετούνται ομοιόμορφα, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, καθόλο το μήκος των δεξαμενών φορτίου. Επιπρόσθετη χωρητικότητα διαχωρισμένου έρματος για τη μείωση της διαμήκουσ τάσης κόπωσης, διαγωγής κ.λπ., μπορεί να τοποθετείται οπουδήποτε εντός του πλοίου.

(ε) Φρεάτια αναρρόφησης σε δεξαμενές φορτίου

Τα φρεάτια αναρρόφησης των δεξαμενών φορτίου μπορεί να προεξέχουν στα διπύθμενα κάτω από το όριο της γραμμής που προσδιορίζεται από την απόσταση h, υπό την προϋπόθεση

ότι τα φρεάτια αυτού του τύπου θα είναι μικρά όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό και η απόσταση μεταξύ του πυθμένα του φρεατίου και του ελάσματος του πυθμένα δεν θα είναι μικρότερη από το 0,5 h.

(στ) Σωληνώσεις έρματος και φορτίου.

Οι σωληνώσεις έρματος και άλλες σωληνώσεις, όπως αυτές βυθομέτρησης και εξαερισμού των δεξαμενών έρματος, δεν θα διέρχονται μέσω των δεξαμενών φορτίου. Οι σωληνώσεις φορτίου και παρόμοιες με τις πιο πάνω σωληνώσεις των δεξαμενών φορτίου δεν θα διέρχονται μέσω των δεξαμενών έρματος. Εξαιρέσεις σε αυτή την απαίτηση μπορεί να παρέχονται για σωληνώσεις μικρού μήκους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές είναι πλήρως συγκολλημένες ή ισοδύναμες.

(4)(α) Δεξαμενές διπυθμένων ή κενοί χώροι, όπως απαιτούνται από την παράγραφο (3)(β), μπορεί να κατασκευάζονται χωρίς τις απαιτήσεις αυτές, υπό την προϋπόθεση ότι ο σχεδιασμός του δεξαμενόπλοιου είναι τέτοιος ώστε το φορτίο και η τάση ατμών που εξασκείται στο έλασμα του πυθμένα, το οποίο (έλασμα) αποτελεί απλό όριο μεταξύ του φορτίου και της θάλασσας, δεν υπερβαίνει την εξωτερική υδροστατική πίεση του νερού, όπως αυτή εκφράζεται από τον παρακάτω τύπο:

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100 \Delta \rho \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

όπου:

$h_c$  = το ύψος του φορτίου σε επαφή με το έλασμα του πυθμένα, σε μέτρα,

$\rho_c$  = η μέγιστη πυκνότητα του φορτίου, σε τόννους ανά  $m^3$ ,

$d_n$  = το ελάχιστο βύθμισμα λειτουργίας του πλοίου σε οποιαδήποτε αναμενόμενη κατάσταση φόρτωσης, σε μέτρα,

$\rho_s$  = η πυκνότητα του θαλασσινού νερού, σε τόννους ανά  $m^3$

$\Delta \rho$  = η μέγιστη πίεση στην οποία ρυθμίζονται οι βαλβίδες πίεσης/κενού, που προβλέπονται για τις δεξαμενές φορτίου, σε bars,

$f$  = συντελεστής ασφάλειας 1,1,

$g$  = η επιτάχυνση της βαρύτητας (9,81  $m/s^2$ ).

(β) Οποιοδήποτε μερικό διάφραγμα που είναι απαραίτητο για την ικανοποίηση των παραπάνω απαιτήσεων θα πρέπει να τοποθετείται σε ύψος όχι μικρότερο από  $B/6$  ή 6 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μικρότερο, αλλά όχι μεγαλύτερο του  $0,6D$ , πάνω από τη γραμμή βάσης. Όπου  $D$  είναι το ύψος σχεδίασης στο μέσο του πλοίου.

(γ) Η θέση των πλευρικών δεξαμενών ή των κενών χώρων θα πρέπει να είναι όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο (3)(α), με εξαίρεση κάτω ενός επιπέδου  $1,5h$  πάνω από τη γραμμή βάσης, όπου το  $h$  όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 3(β), η οριακή γραμμή της δεξαμενής φορτίου μπορεί να είναι κατακόρυφα κάτω του ελάσματος του πυθμένα, όπως φαίνεται στο σχήμα 2.

(5) Άλλες μέθοδοι σχεδίασης και κατασκευής των πετρελαιοφόρων μπορεί να γίνουν αποδεκτές ως εναλλακτικές των απαιτήσεων που περιγράφονται στην παράγραφο (3), υπό την προϋπόθεση ότι αυτές θα εξασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο προστασίας κατά της ρύπανσης από πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης και εγκρίνονται κατ'αρχήν από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, με βάση οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό.

(6) Για τα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DW) 20.000 τόννων και πάνω οι υποθετικές βλάβες που περιγράφονται στον Κανονισμό 25(2)(β) πρέπει να συμπληρώνονται από την παρακάτω υποθετική βλάβη πυθμένα λόγω συρσίματος:

(α) διαμήκης έκταση:

(i) πλοία νεκρού βάρους (DW) 75.000 τόννων και πάνω:

0,6 L μετρούμενο από την πρωραία κάθετο,

(ii) πλοία μικρότερα των 75.000 τόννων νεκρού βάρους:

0,4 L μετρούμενο από την πρωραία κάθετο,

(β) εγκάρσια έκταση:  $B/3$  οπουδήποτε στον πυθμένα,

(γ) κατακόρυφη έκταση: ρήγμα στο εξωτερικό περίβλημα του σκάφους.



(7) Πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DW) κάτω των 5.000 τόννων:

(α) θα πρέπει τουλάχιστον να είναι εξοπλισμένα με δεξαμενές διπυθμένων ή κενούς χώρους, που έχουν τέτοιο ύψος ώστε η απόσταση  $h$  που περιγράφεται στην παράγραφο (3)(β), θα συμμορφώνεται με τα παρακάτω:

$h=B/15(m)$  με ελάχιστη τιμή  $h=0,76$  m στο κοίλο της περιοχής της γάστρας και σε σημεία χωρίς σαφώς προσδιορισμένο κοίλο γάστρας, η γραμμή του ορίου της δεξαμενής φορτίου θα είναι παράλληλη προς τη γραμμή του επιπέδου του πυθμένα στο μέσο του πλοίου, όπως φαίνεται στο σχήμα 3, και

(β) πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δεξαμενές φορτίου, έτσι διευθετημένες, ώστε η χωρητικότητα κάθε δεξαμενής να μην υπερβαίνει τα 700m<sup>3</sup>, εκτός αν οι πλευρικές δεξαμενές ή οι κενοί χώροι διευθετούνται σύμφωνα με την παράγραφο (3)(α), συμμορφούμενες με τα παρακάτω:

$$\zeta = 0,4 + \frac{2,4\Delta -}{20,000} \quad (\mu)$$

με ελάχιστη τιμή για το  $w=0,6m$ .

(8) Πετρέλαιο δεν πρέπει να μεταφέρεται σε οποιοδήποτε χώρο που εκτείνεται πλώρα του στεγανού σύγκρουσης σύμφωνα με τον Κανονισμό II-1/11 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, όπως τροποποιήθηκε. Ένα πετρελαιοφόρο που δεν απαιτείται να έχει στεγανό σύγκρουσης σύμφωνα με αυτό τον Κανονισμό, δεν θα μεταφέρει πετρέλαιο σε οποιοδήποτε χώρο, ο οποίος εκτείνεται πλώρα του εγκάρσιου κάθετου στην κεντρική γραμμή επιπέδου που αυτό είναι τοποθετημένο, όπως αν υπήρχε ένα στεγανό σύγκρουσης σύμφωνα με αυτό τον Κανονισμό.

(9) Κατά την έγκριση της σχεδίασης και κατασκευής των πετρελαιοφόρων που πρόκειται να ναυπηγηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Κανονισμού, οι Αρχές θα λαμβάνουν υπόψη τους τα γενικά θέματα ασφαλείας, περιλαμβανομένης της ανάγκης για τη συντήρηση και τις επιθεωρήσεις των πλευρικών δεξαμενών και των δεξαμενών διπυθμένων ή των κενών χώρων.

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13Z

Αποφυγή ρύπανσης με πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης

### Μέτρα για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια

(1) Ο Κανονισμός αυτός:

(α) εφαρμόζεται στα δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους (DW) 20.000 τόννων και πάνω, που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο και στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 30.000 τόννων και πάνω που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου, των οποίων τα συμβόλαια κατασκευής, οι τροπίδες των οποίων τέθηκαν, ή τα οποία παραδόθηκαν πριν από τις ημερομηνίες που καθορίζονται στον Κανονισμό 13ΣΤ(1) αυτού του Παραρτήματος, και

(β) δεν θα εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ αυτού του Παραρτήματος, των οποίων τα συμβόλαια κατασκευής, οι τροπίδες των οποίων τέθηκαν, ή τα οποία παραδόθηκαν πριν από τις ημερομηνίες που καθορίζονται στον Κανονισμό 13ΣΤ(1), αυτού του Παραρτήματος και

(γ) δεν θα εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα που καλύπτονται από την πιο πάνω υποπαράγραφο (α), τα οποία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ(3)(α) και (β) ή 13ΣΤ(4) ή 13ΣΤ(5) αυτού του Παραρτήματος, εκτός αν η απαίτηση για τις ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των ορίων των δεξαμενών φορτίου και πλευρικών τοιχωμάτων και του ελάσματος πυθμένα δεν απαιτεί σε κάθε περίπτωση συμμόρφωση. Στην περίπτωση αυτή οι πλευρικές αποστάσεις προστασίας δεν θα είναι μικρότερες από εκείνες που καθορίζονται στο Διεθνή Κώδικα Χημικών Χύμα για τη θέση δεξαμενής φορτίου πλοίου

τύπου 2 και η προστασία για τον πυθμένα θα είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό 13E(4)(β) αυτού του Παραρτήματος.

(2) Οι απαιτήσεις αυτού του Κανονισμού θα εφαρμόζεται από την 6<sup>η</sup> Ιουλίου 1995.

(3)(α) Ένα πετρελαιοφόρο στο οποίο εφαρμόζεται αυτός ο Κανονισμός θα πρέπει να υπόκειται σε εντατικό πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διάρκεια της περιοδικής, ενδιάμεσου και ετήσιας επιθεώρησης, ο σκοπός και η συνέχεια (επανάληψη) των οποίων θα ικανοποιεί τουλάχιστον τις οδηγίες που θα αναπτυχθούν από τον Οργανισμό.

(β) Ένα πετρελαιοφόρο ηλικίας πάνω από πέντε έτη, στο οποίο ο Κανονισμός αυτός εφαρμόζεται θα έχει επί του πλοίου διαθέσιμο στην αρμόδια Αρχή οποιαδήποτε Κυβέρνησης Κράτους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση, ένα πλήρες φάκελο εκθέσεων επιθεωρήσεων, περιλαμβανομένων των αποτελεσμάτων όλων των μετρήσεων των διαφόρων τμημάτων του σκάφους που απαιτούνται, καθώς επίσης την έκθεση των κατασκευαστικών εργασιών, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν.

(γ) Ο φάκελος αυτός θα πρέπει να συνοδεύεται με έκθεση κατάστασης εκτίμησης, η οποία θα περιέχει τα συμπεράσματα για την κατάσταση της κατασκευής του πλοίου και τις εναπομένουσες μετρήσεις, καταχωρημένες για να αποδεικνύουν ότι αυτές έχουν γίνει αποδεκτές από ή για λογαριασμό της Αρχής της σημαίας. Ο φάκελος αυτός και η έκθεση εκτίμησης θα πρέπει να είναι σε ειδικό πρωτότυπο σχέδιο, όπως αυτό που περιέχεται στις οδηγίες που καταρτίστηκαν από τον Οργανισμό.

(4) Ένα πετρελαιοφόρο που δεν ικανοποιεί τις απαιτήσεις ενός νέου πετρελαιοφόρου, όπως αυτό ορίζεται στον Κανονισμό 1(26) αυτού του Παραρτήματος, θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ αυτού του Παραρτήματος όχι αργότερα από 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσης του, εκτός αν πλευρικές δεξαμενές ή χώροι διπύθμενων δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και οι απαιτήσεις του ύψους και του πλάτους πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού 13E(4) και καλύπτουν τουλάχιστον το 30% του Lt για το πλήρες βάθος του πλοίου σε κάθε πλευρά ή τουλάχιστον το 30% της προβολής του εμβადού του πυθμένα ΣrAs εντός του μήκους Lt, όπου Lt και εμβαδόν προβολής του Πυθμένα ΣrAs είναι εκείνα που ορίζονται στον Κανονισμό 13E, στην περίπτωση κατά την οποία η συμμόρφωση με τον Κανονισμό 13ΣΤ απαιτείται όχι αργότερα από 30 χρόνια, μετά την ημερομηνία της παράδοσης του.

(5) Ένα πετρελαιοφόρο που ικανοποιεί τις απαιτήσεις ενός νέου πετρελαιοφόρου, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1(26) αυτού του Παραρτήματος, θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ αυτού του Παραρτήματος όχι αργότερα από 30 χρόνια μετά την ημερομηνία της παράδοσης του.

(6) Οποιοσδήποτε νέες συνθήκες ερματισμού και φόρτωσης συνεπεία της εφαρμογής της παραγράφου (4) αυτού του κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε έγκριση από την Αρχή, η οποία θα δίδει ιδιαίτερη προσοχή στη διαμήκη και τοπική αντοχή, άθικτη ευστάθεια και όπου απαιτείται στην ευστάθεια λόγω βλάβης και στην ικανότητα επιβίωσης.

(7) Άλλες κατασκευαστικές και λειτουργικές διευθετήσεις, όπως η υδροστατική ισορροπία μπορεί να γίνονται αποδεκτές ως εναλλακτικές απαιτήσεις που περιγράφονται στην παράγραφο (4), υπό την προϋπόθεση ότι τέτοιες εναλλακτικές λύσεις εξασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο προστασίας κατά της ρύπανσης με πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης και είναι εγκεκριμένες από την Αρχή βασισμένες στις οδηγίες που καταρτίστηκαν από τον Οργανισμό.

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 24(4)

Όρια του μεγέθους και διάταξης των δεξαμενών φορτίου

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (4) αντικαθίσταται ως εξής:

«(4) το μήκος κάθε δεξαμενής φορτίου δεν θα υπερβαίνει τα 10 μέτρα ή μια από τις παρακάτω τιμές, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη:

(α) Όπου δεν υπάρχει διάμηκες διάφραγμα εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

$$(0,5 \frac{\beta_i}{B} + 0.1) L$$

αλλά δεν υπερβαίνει τα 0.2L,

(β) Όπου υπάρχει διάφραγμα κατά μήκος της κεντρικής γραμμής εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

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

(γ) Όπου υπάρχουν δύο ή περισσότερα κατά μήκος διαφράγματα εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

(i) για τις πλευρικές δεξαμενές φορτίου:

$$0.2L$$

(ii) για τις κεντρικές δεξαμενές φορτίου:

(1) αν  $\frac{\beta_i}{B}$  είναι ίσο ή μεγαλύτερο του ενός πέμπτου (1/5)

$$0.2L$$

(2) αν  $\frac{\beta_i}{B}$  είναι μικρότερο του ενός πέμπτου (1/5)

- όπου δεν υπάρχει διάφραγμα κατά μήκος της κεντρικής γραμμής:

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

- όπου υπάρχει διάφραγμα κατά μήκος της κεντρικής γραμμής:

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

(δ) το «βί» είναι η ελάχιστη απόσταση από την πλευρά του πλοίου στο εξωτερικό διάμηκες διάφραγμα της δεξαμενής, για την οποία γίνεται ο υπολογισμός, μετρούμενο προς το εσωτερικό στην κεντρική γραμμή σε ορθές γωνίες στο επίπεδο που αντιστοιχεί στο καθορισμένο ύψος εξάλλων του θέρους.

#### ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Β)

Η παρακάτω νέα παράγραφος 5.8 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 5.7:

«5.8 Κατασκευή διπλών πλευρικών τοιχωμάτων:

5.8.1 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13ΣΤ και πληροί τις απαιτήσεις της:

.1 παραγράφου (3), (κατασκευή με διπλά τοιχώματα),

.2 παραγράφου (4), (πετρελαιοφόρο με ενδιάμεσο κατάστρωμα και διπλά πλευρικά τοιχώματα),

.3 παραγράφου (5), εναλλακτική μέθοδο υιοθετημένη από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

5.8.2 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με και πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ(7) (απαίτηση ύπαρξης διπυθμένων).

5.8.3 Το πλοίο δεν απαιτείται να πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ.

5.8.4 Το πλοίο υπόκειται στις απαιτήσεις του Κανονισμού 13Ζ, και:

- .1 υποχρεούται να συμμορφώνεται με τον κανονισμό 13ΣΤ όχι αργότερα από.....  
.2 η διευθέτηση του είναι τέτοια, ώστε οι παρακάτω δεξαμενές και κενοί χώροι δεν θα χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου.....  
5.8.5 Το πλοίο δεν υπόκειται στις απαιτήσεις του Κανονισμού 13Ζ.

ΑΠΟΦΑΣΗ  
ΜΕΡC/ 42(30)

Υιοθετήθηκε την 16<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1990

ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ  
ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ  
ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ  
ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

(Χαρακτηρισμός της περιοχής της Ανταρκτικής σαν Ειδική Περιοχή σύμφωνα με τα Παραρτήματα I και V της MARPOL 73/78)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,  
ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το άρθρο 38(α) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που αναφέρεται στις λειτουργίες της Επιτροπής,  
ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973 (στο εξής αναφερόμενη σαν 'Σύμβαση 1973') και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (στο εξής αναφερόμενο σαν 'Πρωτόκολλο 1978'), τα οποία από κοινού καθορίζουν στο αρμόδιο σώμα του Οργανισμού τη διαδικασία μελέτης και υιοθέτησης των τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (MARPOL 73/78),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 30ή σύνοδό της, τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(α) της Σύμβασης 1973,  
ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ το στόχο ότι όλα τα απόβλητα πρέπει να απομακρυνθούν από την περιοχή της Ανταρκτικής, λόγω της οικολογικής σπουδαιότητας των ευαίσθητων οικοσυστημάτων της περιοχής,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973 τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978, το κείμενο των οποίων περιέχεται στο Παράρτημα αυτής της απόφασης,

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(iii) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 16<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 1991, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή τουλάχιστον το ένα τρίτο των Μερών, ή των Μερών των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων συνιστά το 50% τουλάχιστον της παγκόσμιας χωρητικότητας, γνωστοποιήσουν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(ii) της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 17<sup>η</sup> Μαρτίου 1992, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 παραπάνω,

4. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ότι οι απαιτήσεις του Κανονισμού 10, του Παραρτήματος I και του Κανονισμού 5 του Παραρτήματος V της MARPOL 73/78 σχετικά με την περιοχή της Ανταρκτικής θα ισχύσουν την ημερομηνία κατά την οποία οι τροποποιήσεις αυτές, που υιοθετούνται σύμφωνα με αυτή την απόφαση, τεθούν σε ισχύ και η οποία αναμένεται να είναι η 17<sup>η</sup> Μαρτίου 1992,

5. ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη των Παραρτημάτων I και V της MARPOL 73/78 επικυρωμένα αντίγραφα αυτής της απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στα Παραρτήματα 1 και 2 αντίστοιχα,

6. ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης και των Παραρτημάτων της στα Μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Μέρη των Παραρτημάτων I και V της MARPOL 73/78.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι  
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978  
ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ  
ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Ο Κανονισμός 10 τροποποιείται ως εξής:

Κανονισμός 10

Μέθοδοι για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πετρέλαιο από πλοία όταν αυτά ταξιδεύουν εντός Ειδικών Περιοχών.

(1) Για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Εύξεινου Πόντου, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή των «Κόλπων», ο Κόλπος του Άντεν και η περιοχή της Ανταρκτικής, οι οποίες προσδιορίζονται ως εξής:

(α)-(στ) Καμιά αλλαγή

(ζ) «Περιοχή της Ανταρκτικής σημαίνει τη θαλάσσια περιοχή νότια του πλάτους των 60° Νότιο.

(2) Έχοντας υπόψη τις διατάξεις του Κανονισμού 11 αυτού του Παραρτήματος:

(α) Κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από οποιοδήποτε πετρελαιοφόρο και πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω εκτός των πετρελαιοφόρων θα απαγορεύεται, όταν ταξιδεύει σε ειδική περιοχή. Σχετικά με την περιοχή της Ανταρκτικής θα απαγορεύεται κάθε απόρριψη πετρελαίου στη θάλασσα ή πετρελαιώδους μίγματος από οποιοδήποτε πλοίο.

(β) Εκτός από τα προβλεπόμενα για την περιοχή της Ανταρκτικής στην υποπαράγραφο 2(α) αυτού του κανονισμού κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από πλοίο ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων εκτός των πετρελαιοφόρων, θα απαγορεύεται όταν αυτό ταξιδεύει σε ειδική περιοχή, εκτός όταν το περιεχόμενο του πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM), ή εναλλακτικά όταν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

(2)(β)(i), (ii), (iii) Καμιά αλλαγή.

(3)-(7) Καμιά αλλαγή

(8) Ανεξάρτητα της παραγράφου (7) αυτού του κανονισμού, οι εξής κανονισμοί θα εφαρμόζονται στην περιοχή της Ανταρκτικής:

(α) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση από τα λιμάνια του οποίου αποπλέουν για να ταξιδεύσουν προς ή καταπλέουν από την περιοχή της Ανταρκτικής αναλαμβάνει να εξασφαλίσει ότι το συντομότερο πρακτικά δυνατόν θα διατίθενται επαρκείς ευκολίες υποδοχής για την παραλαβή από τα πλοία όλων των βαρέων πετρελαιοειδών καταλοίπων, του ακάθαρτου έρματος, του νερού πλύσης των δεξαμενών και των άλλων υπολειμμάτων και μιγμάτων πετρελαίου, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σύμφωνα με τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν αυτές.

(β) Η Κυβέρνηση κάθε μέρους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση θα εξασφαλίζει ότι όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του Κράτους της, προτού εισέλθουν στην περιοχή της Ανταρκτικής, έχουν εγκαταστήσει στο πλοίο δεξαμενή ή δεξαμενές επαρκούς χωρητικότητας για τη συγκράτηση όλων των βαρέων πετρελαιοειδών καταλοίπων, του ακάθαρτου έρματος, του νερού πλύσης των δεξαμενών και των άλλων υπολειμμάτων και μιγμάτων πετρελαίου

όταν ταξιδεύουν στην περιοχή και έχουν συνάψει διευθετήσεις για την απόρριψη τέτοιων πετρελαιοειδών υπολειμμάτων σε μια ευκολία υποδοχής αφού εξέλθουν από την περιοχή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2  
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ  
ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ  
ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ  
ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Ο Κανονισμός 5 τροποποιείται ως εξής:

Κανονισμός 5  
Διάθεση των απορριμμάτων εντός Ειδικών Περιοχών

(1) Για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Εύξεινου Πόντου, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή των «Κόλπων», η περιοχή της Βορείου Θαλάσσης και η περιοχή της Ανταρκτικής, οι οποίες προσδιορίζονται ως εξής:

(α)-(στ) Καμιά αλλαγή.

(ζ) Περιοχή της Ανταρκτικής σημαίνει τη θαλάσσια περιοχή νότια του πλάτους των 60° Νότιο.

(2)-(4) Καμιά αλλαγή.

(5) Ανεξάρτητα της παραγράφου 4 αυτού του κανονισμού, οι εξής κανονισμοί εφαρμόζονται στην περιοχή της Ανταρκτικής:

(α) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση από τα λιμάνια του οποίου αποπλέουν για να ταξιδεύσουν προς ή καταπλέουν από την περιοχή της Ανταρκτικής αναλαμβάνει να εξασφαλίσει ότι το συντομότερο πρακτικά δυνατόν να διατίθενται επαρκείς ευκολίες υποδοχής για την παραλαβή από τα πλοία όλων των απορριμμάτων, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σύμφωνα με τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν αυτές.

(β) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση θα εξασφαλίζει ότι όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του Κράτους της, προτού εισέλθουν στην περιοχή της Ανταρκτικής, έχουν το πλοίο επαρκή χωρητικότητα για τη συγκέντρωση όλων των απορριμμάτων όταν ταξιδεύουν στην περιοχή και έχουν συνάψει διευθετήσεις για την απόρριψη τέτοιων απορριμμάτων σε μια ευκολία υποδοχής αφού εξέλθουν από την περιοχή.

ΑΠΟΦΑΣΗ  
ΜΕΡC/48(31)

Υιοθετήθηκε την 4<sup>η</sup> Ιουλίου 1991

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ  
ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ  
(Χαρακτηρισμός της περιοχής της Ευρύτερης Καραϊβικής σαν ειδικής περιοχής σύμφωνα με  
το παράρτημα V της MARPOL 73/78)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το Άρθρο 38(α) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού  
Οργανισμού που αναφέρεται στη λειτουργία της Επιτροπής,  
ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης  
από πλοία, 1973 (στο εξής αναφερόμενη σαν «Σύμβαση 1973») και το άρθρο VI του  
Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της

Ρύπανσης από Πλοία (στο εξής αναφερόμενο σαν «Πρωτόκολλο 1978»), τα οποία από κοινού καθορίζουν στο αρμόδιο σώμα του Οργανισμού τη διαδικασία μελέτης και υιοθέτησης των τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (MARPOL 73/78),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 31<sup>η</sup> σύνοδό της, τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(α) της Σύμβασης 1973,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973, τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978, το κείμενο των οποίων περιέχεται στο Παράρτημα αυτής της απόφασης.

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(iii) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 4<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1992, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή το ένα τρίτο τουλάχιστον των Μερών, ή των Μερών των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων συνιστά το 50% τουλάχιστον της παγκόσμιας χωρητικότητας, γνωστοποιήσουν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(ii) της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 4<sup>η</sup> Απριλίου 1993, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 παραπάνω,

4. ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη του Παραρτήματος V του Πρωτοκόλλου 1978 επικυρωμένα αντίγραφα αυτής της απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο Παράρτημα,

5. ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης στα Μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Μέρη του Παραρτήματος V του Πρωτοκόλλου 1978.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 5 ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ V ΤΗΣ MARPOL 73/78 (ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ ΣΑΝ ΕΙΔΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ)

Κανονισμός 5- Διάθεση των Απορριμμάτων εντός Ειδικών Περιοχών

Η εισαγωγική πρόταση της παραγράφου (1) τροποποιείται ως εξής:

«(1) Για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Εύξεινου Πόντου, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή των «Κόλπων», η περιοχή της Βορείου Θαλάσσης και η περιοχή της Ευρύτερης Καραϊβικής, περιλαμβανομένου του Κόλπου του Μεξικού και της Καραϊβικής, οι οποίες προσδιορίζονται ως εξής:

Νέα παράγραφος (η) προστίθεται στην παράγραφο (1) ως εξής:

«(η) Η περιοχή της Ευρύτερης Καραϊβικής, όπως ορίζεται στο άρθρο 2, παράγραφος 1 της Σύμβασης για την Προστασία και Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος της Περιοχής της Ευρύτερης Καραϊβικής (Castagna de Indias, 1983) σημαίνει τον κόλπο του Μεξικού και τη θάλασσα της Καραϊβικής κατάλληλα περιλαμβανομένων των κόλπων και των θαλασσών αυτής και το τμήμα εκείνο του Ατλαντικού Ωκεανού εντός των ορίων που αποτελούνται από τον παράλληλο των 30ο Β αρχίζοντας ανατολικά της Φλώριδας μέχρι το μεσημβρινό των 77° 30' Δ και από εκείνο το σημείο επί της λοξοδρομικής γραμμής στην τομή του παραλλήλου των 7° 20' Β και του μεσημβρινού των 59° Δ και από εκείνο το σημείο επί της λοξοδρομικής γραμμής στη τομή του παραλλήλου των 7° το Β και του μεσημβρινού των 50° Δ, από εκείνο δε το σημείο επί της λοξοδρομικής γραμμής που διέρχεται νοτιοδυτικά στο ανατολικό όριο της Γαλλικής Γουιάνας.»

Νέα υποπαράγραφος (β) της παραγράφου (2) τροποποιείται ως εξής:

«(β) εκτός από τα προβλεπόμενα στην υποπαράγραφο (γ) αυτής της παραγράφου, η διάθεση στη θάλασσα αποβλήτων τροφίμων θα πρέπει να γίνεται όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό μακριά από την ακτή, αλλά σε οποιαδήποτε περίπτωση τουλάχιστον 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.»

Νέα υποπαράγραφος (γ) προστίθεται στην παράγραφο (2) ως εξής:

«(γ) διάθεση στην Ευρύτερη Περιοχή της Καραϊβικής αποβλήτων τροφίμων τα οποία έχουν διέλθει μέσω συσκευής πολτοποίησης ή τριβέα, θα πρέπει να γίνεται όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό μακριά από την ακτή, αλλά σε κάθε περίπτωση μη λαμβανομένου υπόψη του κανονισμού 4, τουλάχιστον 3 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή. Τέτοια απόβλητα τροφίμων πολτοποιημένα ή αλεσμένα θα πρέπει να δύναται να διέλθουν μέσω πλέγματος με οπές όχι μεγαλύτερες από 25 χιλιοστά.»

#### Άρθρο Δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1992

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ  
**Μ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
**Α. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ**