रजिस्ट्रीसं. डी.एल.- 33004/99 REGD. No. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-22092026-276359
CG-DL-E-22092026-276359

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड(i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 710] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, सितंबर 3, 2026/ भाद्र 12, 1948
No. 710] NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 3, 2026/ BHADRA 12, 1948

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 2 सितंबर, 2026

सा.का.नि.778**(अ).—** केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 143 की उपधारा (2) के खंड (क),खंड (ख), खंड (ग), खंड (घ), खंड (ड.), खंड (छ), खंड (ज), खंड (झ), खंड (ञ), खंड (ट), खंड (ड) और खंड (ढ)के साथ पठित धारा 143 की उपधारा (1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, वाणिज्य पोत परिवहन(पोत से तेल द्वारा प्रदूषण निवारण) नियम, 2010को उन बातों के सिवाय अधिक्रांत करते हुए, जिन्हें ऐसे अधिक्रमण से पहले किए गए है या करने का लोप किया गया है, निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात्: -

अध्याय I
प्रारंभिक

1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ (1) इन नियमों का संक्षिप्त नामवाणिज्य पोत परिवहन(जलयान से तेल द्वारा प्रदूषण निवारण) नियम, 2026 है।

(2) ये राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत होंगे ।

2. परिभाषाएँ- (1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, -

(क) अधिनियम से वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) अभिप्रेत है।

(ख) प्रशासन से भारतीय जहाजों के महानिदेशक और किसी अन्य राष्ट्र के झंडे को फहराने के हकदार जहाज के संबंध में उस राष्ट्र की सरकार अभिप्रेत है;

(ग) ''पोतमध्य" से पोत की लंबाई के बीच में अभिप्रेत है;

(घ)''एनेक्स''से जहाजों से प्रदूषण की निवारण के लिए 1978 (एमएआरपीओएल) के प्रोटोकॉल द्वारा यथा उपांतरित समय-समय पर यथासंशोधित अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1973 का एनेक्सI,अभिप्रेत है;

(ड.) "वर्षगांठ की तारीख" से प्रत्येक वर्ष का दिन और महीना अभिप्रेत है, जो यथास्थिति अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख से मेल खाता है;

(*च*) *आर्कटिक सागर से* वह सागर अभिप्रेत है जो अक्षांश 58º00′.0 से उत्तर में एन और देशांतर 042 00 0.0 64 37 0 अक्षांशतकएन, देशांतर 035 27.0 और वहां से एक रम्ब लाइन द्वारा अक्षांश 67 03 9 तक एन, देशांतर 026 33 4 और वहां से एक रम्ब लाइन द्वारा अक्षांश 70 49.56 पर एन और देशांतर 008 59 61 डब्ल्यू (सोरकप्प, जान मायेन) और जान मायेन के दक्षिणी तट से अक्षांश 73 31 6 तक एन और देशांतर 019º01′.0 ब्योर्नो या द्वीप के पास से ई, और फिर अक्षांश 68 38 29 तक एक बड़ी वृत्ताकार रेखा द्वारा एन और देशांतर 043 23 08 ई (कैप कानिन संख्या) और इसलिए एशियाई महाद्वीप के उत्तरी तट से पूर्व की ओर बेरिंग जलडमरूमध्य तक पश्चिम की ओरऔर फिर बेरिंग जलडमरूमध्य से पश्चिम की ओर अक्षांश 60º उत्तर तक इल'पोर्स्की तक और 60वें उत्तर समानांतर के साथ पूर्व की ओर एटोलीन जलडमरूमध्य तक और फिर उत्तरी अमेरिकी महाद्वीप के उत्तरी तट से दक्षिण की ओर अक्षांश 60º उत्तर तक और फिर पूर्व की ओर अक्षांश 60º उत्तर के समानांतर के साथ, देशांतर 056º37′.1 तक और वहां से उत्तरी अक्षांश 58 00 0 पर और पश्चिमी देशांतर 0 42 00 0 में स्थित है;

(छ) किसी पोत के संबंध में "क्षेत्र" से सभी मामलों में ढाली गई रेखाओं में गणना किया गया क्षेत्र है अभिप्रेत है;

(ज) "चौड़ाई" से धातु के खोल वाले पोत में फ्रेम की ढलाई वाली रेखा के बीच में और किसी अन्य सामग्री के खोल वाले पोत में पतवार की बाहरी सतह तक मापी गई पोत की अधिकतम चौड़ाई, मीटर में मापी गई अभिप्रेत है;

(झ) ''प्रमाणपत्र''से यथास्थिति अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र, अभिप्रेत है;

(त्र) "स्वच्छ बैलास्ट" से टैंक में बैलास्ट अभिप्रेत है; जिसे जब से तेल उसमें ले जाया गया था, इतना साफ कर दिया गया है कि उसमें से निकलने वाला पानी, यदि किसी ऐसे पोत से छोड़ा जाता है जो स्थिर है, तो साफ दिन में स्वच्छ शांत पानी में छोड़ा जाए तो पानी की सतह पर या आसन्न तटरेखाओं पर तेल के दृश्यमान निशान पैदा नहीं करेगा या पानी की सतह के नीचे या आसन्न तट रेखाओं पर गाद या इमल्शन जमा नहीं करेगा और यदि बैलास्ट को एक निर्दिष्ट तेल डिस्चार्ज निगरानी और नियंत्रण प्रणाली के माध्यम से छोड़ा जाता है, तो इस प्रणाली के प्रभाव के आधार पर साक्ष्य कि डिस्चार्ज में तेल की मात्रा पंद्रह भाग प्रति मिलियन से अधिक नहीं थी, यह निर्णायक होगा कि ऊपर उल्लिखित दृश्यमान निशान की उपस्थिति के बावजूद;बैलास्ट साफ थी,

(ट) ''संयोजन'' वाहक से एक पोत जो थोक में तेल या ठोस स्धोरा ले जाने के लिए डिज़ाइन किया गया है अभिप्रेत है;

(ठ) "कन्वेन्शन" से जहाजों से प्रदूषण की निवारण के लिए अंतर्राष्ट्रीयकन्वेन्शन, 1973 अभिप्रेत है; जिसमें समय-समय पर संशोधित 1978 का प्रोटोकॉल भी शामिल है

(ड) ''कच्चा तेल" से पृथ्वी में प्राकृतिक रूप से पाए जाने वाले किसी भी तरल हाइड्रोकार्बन मिश्रण अभिप्रेत है; चाहे वह परिवहन के लिए उपयुक्त बनाने के लिए उपचारित किया गया हो या नहीं, और इसमें कच्चा तेल शामिल है

(i) जिससे कुछ आसुत अंश हटाए जा सकते हैं; और

(ii) जिसमें कुछ आसुत अंश मिलाए गए हों;

(ढ) "कुल भार" से1.025 के विशिष्ट गुरुत्व वाले पानी में एक जहाज के विस्थापन और पोत के हल्के वजन के बीच भार जलरेखा के अनुरूप निर्दिष्ट ग्रीष्मकालीन फ्रीबोर्ड के बीच मीट्रिक टन में अंतर अभिप्रेत है;

(ण) हानिकारक पदार्थों या ऐसे पदार्थों वाले अपशिष्टों के संबंध में "डिस्चार्ज" से किसी पोत से किसी भी प्रकार से किया गया कोई वहिर्वाह(आउटफ्लो)अभिप्रेत है और इसमें कोई वहिर्वाह(आउटफ्लो), निपटान, पंपिंग, उत्सर्जन या खाली करना शामिल है, लेकिन इसमें शामिल नहीं है; -

(i) अधिनियम की धारा 132 के खंड (ख) में परिभाषित डंपिंग; या

(ii) समुद्री-तल खनिज संसाधनों के अन्वेषण, दोहन और संबंधित अपतटीय प्रसंस्करण से सीधे उत्पन्न होने वाले हानिकारक पदार्थों का विमोचन; या

(iii) प्रदूषण में कमी या नियंत्रण के लिए वैध वैज्ञानिक अनुसंधान के प्रयोजनों के लिए हानिकारक पदार्थों का विमोचन;

(त) ''इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख बुक''से प्रशासन द्वारा अनुमोदित एक उपस्कर या प्रणाली अभिप्रेत है; जिसका उपयोग इन नियमों के अधीन आवश्यक प्रविष्टियों को अभिलेख बुक की हार्ड कॉपी के बदले इलेक्ट्रॉनिक रूप से अभिलिखित करने के लिए किया जाता है

(थ) ''फ़िल्टरिंग''उपस्करसे फ़िल्टर या विभाजक और फ़िल्टर का कोई भी संयोजन जो तेल के पंद्रह भाग प्रति मिलियन से अधिक नहीं वाले अपशिष्ट का उत्पादन करने के लिए डिज़ाइन किया गया है अभिप्रेत है;

(द) ''अंतर्राष्ट्रीय बल्क केमिकल कोड''से बल्क में खतरनाक रसायनों को ले जाने वाले जहाजों के संरचना और उपस्कर के लिए अंतर्राष्ट्रीय कोड जिसे अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा समय-समय पर संशोधित किया गया है, बशर्ते कि ऐसे संशोधन अभिसमय के अनुच्छेद 16 के प्रावधानों के अनुसार अपनाए और लागू किए जाएं, अभिप्रेत है;

(ध) ''लंबाई''से कील के शीर्ष से मापी गई न्यूनतम ढलाई की गहराई के 85% पर जलरेखा पर कुल लंबाई का 96%, या उस जलरेखा पर स्टेम के अग्रभाग से पतवार स्टॉक के अक्ष तक की लंबाई, जो भी अधिक हो, लेकिन कील के रेक के साथ डिज़ाइन किए गए जहाजों में, जिस जलरेखा पर यह लंबाई मापी जाती है, वह डिज़ाइन की गई जलरेखा के समानांतर होगी; और लंबाई मीटर में मापी जाएगी अभिप्रेत है;

(न) ''हल्के वजन''से टैंकरों में स्धोरा, ईंधन, स्नेहक तेल, बैलास्ट का पानी, ताजा पानी और फीड पानी, उपभोज्य भंडार, यात्री, चालक दल और उनके प्रभावों के बिना मीट्रिक टन में एक पोत का विस्थापन अभिप्रेत है;

(प) "प्रमुख रूपांतरण" से एक पोत का रूपांतरण अभिप्रेत है;

(i) जो पोत के आयामों या वहन क्षमता को काफी हद तक बदल देता है; या

(ii) जो पोत के प्रकार को बदल देता है; या

(iii) जिसका आशय, प्रशासन की राय में, मूलतः इसके जीवन को सुदीर्घ करना है; या

(iv) जो अन्यथा पोत को इस प्रकार परिवर्तित करता है कि, यदि यह एक नया पोत होता, तो यह 31 दिसंबर, 1979 के बाद वितरित पोतों पर लागू इन नियमों के प्रावधानों के अधीन होता, न कि 31 दिसंबर 1979 को या उससे पहले वितरित मौजूदा पोतों के लिएलेकिन इसमें,

(अ) 20,000 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकर का रूपांतरण जो पहली अनुसूची के पैरा 8 कीआवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 1 जून, 1982 को या उससे पहले वितरित किया गया है; और

(आ) पहली अनुसूची के पैरा 9 या पैरा 10 की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 6 जुलाई 1996 से पहले वितरित एक तेल टैंकर का रूपांतरणशामिल नहीं **है**

(फ) "एमईपीसी" से अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन की समुद्री पर्यावरण संरक्षण समिति अभिप्रेत है;

(ब) ''निकटतम भूमि''से आधार रेखा से, जहां से प्रश्न में क्षेत्र का क्षेत्रीय समुद्र अंतर्राष्ट्रीय कानून के अनुसार स्थापित किया जाता है, और, उन मामलों में जहां विशिष्ट सीमाएं निर्धारित की गई हैं, अभिसमय के उपाबंध में परिभाषित किया जाएगा अभिप्रेत है;

(भ) ''तेल''से कच्चे तेल, ईंधन तेल, तलछट, तेल अपशिष्ट और परिष्कृत उत्पादों सहित किसी भी रूप में पेट्रोलियम (पेट्रोकेमिकल्स के अलावा जो अभिसमय के अनुबंध के अनुबंध के प्रावधानों के अधीन हैं) और, पूर्वोक्त की सामान्यता को सीमित किए बिना, दूसरी अनुसूची में सूचीबद्ध पदार्थों को शामिल करता है अभिप्रेत है;

(म) ''तेल ईंधन''से किसी पोत में, जिसमें ऐसा तेल ले जाया जाता है, उसके प्रणोदन और सहायक मशीनरी के संबंध में ईंधन के रूप में उपयोग किया जाने वाला कोई भी तेल अभिप्रेत है;

(य) ''तेल टैंकर''से एक पोत जो मुख्य रूप से अपने कार्गोस्थानों में थोक में तेल ले जाने के लिए निर्मित या अनुकूलित है और इसमें संयोजन वाहक, अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू नियमों के अनुसारपरिभाषित कोई भी "हानिकारक तरल पदार्थ टैंकर" और समय-समय पर यथासंशोधित एसओएलएएस 74 के अध्याय II-1 के विनियम 3.20 में परिभाषित कोई भी गैस वाहक शामिल है। जब थोक में तेल का कार्गो या आंशिक कार्गो ले जाया जाता है अभिप्रेत है;

(यक) "1 जून, 1982 को या उससे पहले वितरित तेल टैंकर" से ऐसा तेल टैंकरअभिप्रेत है,-

(i) जिसके लिए भवन अनुबंध 1 जून, 1979 को या उससे पहले रखा जाता है; या

(ii) यदि किसी भवन अनुबंध के अभाव में, जिसका कील बिछाया गया है या जो 1 जनवरी, 1980 को या उससे पहले संनिर्माण के समान चरण में है; या

(iii) जिसका वितरण 1 जून, 1982 को या उससे पहले है; या

(iv) जिसका एक बड़ा परिवर्तन हुआ है, जिसके लिए अनुबंध 1 जून, 1979 को या उससे पहले रखा गया है; या अनुबंध के अभाव में, जिसका संरचना कार्य 1 जनवरी, 1980 को या उससे पहले शुरू किया गया है; या जो 1 जून, 1982 को या उससे पहले पूरा हो गया है;

(यख) 1 जून, 1982 के बाद वितरित तेल टैंकर से ऐसा तेल टैंकर अभिप्रेत है; -

(i) जिसके लिए भवन अनुबंध 1 जून, 1979 के बाद रखा जाता है; या

(ii) यदि किसी भवन अनुबंध के अभाव में, जिसका कील बिछाया गया है या जो 1 जनवरी, 1980 के बाद संरचना के समान चरण में है; या

(iii) जिसका वितरण 1 जून, 1982 के बाद है; या

(iv) जिसका एक बड़ा परिवर्तन हुआ है, जिसके लिए अनुबंध 1 जून, 1979 के बाद रखा गया है; याअनुबंध के अभाव में, जिसका संरचना कार्य 1 जनवरी, 1980 के बाद शुरू हुआ; या जो 1 जून, 1982 के बाद पूरा हो गया है;

(यग) ''तेल टैंकर 6 जुलाई, 1996 से पहले वितरित किया गया'', से एक तेल टैंकर अभिप्रेत है;-

(i) जिसके लिए भवन अनुबंध 6 जुलाई, 1993 से पहले रखा जाता है; या

(ii) यदि भवन अनुबंध के अभाव में, जिसका कील 6 जनवरी, 1994 से पहले रखा गया है या जो संरचना के समान चरण में है; या

(iii) जिसका वितरण 6 जुलाई, 1996 से पहले है; या

(iv) जिसका एक बड़ा रूपांतरण हुआ है जिसके लिए अनुबंध 6 जुलाई, 1993 से पहले रखा गया है; या अनुबंध के अभाव में, जिसका संरचना कार्य 6 जनवरी, 1994 से पहले शुरू किया गया है; या जो 6 जुलाई, 1996 से पहले पूरा हो गया है;

(यघ) ''6 जुलाई, 1996 को या उसके बाद वितरित तेल टैंकर''से ऐसा तेल टैंकर अभिप्रेत है;—

(i) जिसके लिए भवन अनुबंध 6 जुलाई, 1993 को या उसके बाद रखा गया है; या

(ii) यदि भवन अनुबंध के अभाव में, जिसका कील बिछाया गया है या जो 6 जनवरी, 1994 को या उसके बाद संरचना के समान चरण में है; या

(iii) जिसका वितरण 6 जुलाई, 1996 को या उसके बाद है; या

(iv) जिसका एक बड़ा परिवर्तन हुआ है, जिसके लिए अनुबंध 6 जुलाई, 1993 को या उसके बाद रखा गया है या अनुबंध के अभाव में, जिसका संरचना कार्य 6 जनवरी, 1994 को या उसके बाद शुरू किया गया है; या जो 6 जुलाई, 1996 को या उसके बाद पूरा हो गया है;

(यड.) "1 फरवरी, 2002 को या उसके बाद वितरित तेल टैंकर" से ऐसा तेल टैंकर अभिप्रेत है;-

(i) जिसके लिए भवन अनुबंध 1 फरवरी, 1999 को या उसके बाद रखा जाता है; या

(ii) यदि भवन अनुबंध के अभाव में, जिसका कील बिछाया गया है या जो 1 अगस्त, 1999 को या उसके बाद संरचना के समान चरण में है; या

(iii) जिसका वितरण 1 फरवरी, 2002 को या उसके बाद है; या

(iv) जिसका एक बड़ा परिवर्तन हुआ है, जिसके लिए अनुबंध 1 फरवरी, 1999 को या उसके बाद रखा गया है या अनुबंध के अभाव में, जिसका संरचना कार्य 1 अगस्त, 1999 को या उसके बाद शुरू किया गया है; या जो 1 फरवरी 2002 को या उसके बाद पूरा हो गया है;

(यच) "1 जनवरी, 2010 को या उसके बाद वितरित तेल टैंकर" से ऐसा तेल टैंकर अभिप्रेत है; -

(i) जिसके लिए भवन अनुबंध 1 जनवरी, 2007 को या उसके बाद रखा जाता है; या

(ii) यदि भवन अनुबंध के अभाव में, जिसका कील बिछाया गया है या जो 1 जुलाई, 2007 को या उसके बाद संरचना के समान चरण में है; या

(iii) जिसका वितरण 1 जनवरी, 2010 को या उसके बाद है; या

(iv) जिसका एक बड़ा परिवर्तन हुआ है, जिसके लिए अनुबंध 1 जनवरी, 2007 को या उसके बाद रखा गया है या अनुबंध के अभाव में, जिसका संरचना कार्य 1 जुलाई, 2007 को या उसके बाद शुरू किया गया है; या जो 1 जनवरी 2010 को या उसके बाद पूरा हो गया है;

(यछ) ''संगठन" से अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन अभिप्रेत है;

(यज) ''तेल अवशेष या तलछट''से जहाज के सामान्य संचालन के दौरान उत्पन्न अवशिष्ट अपशिष्ट तेल उत्पाद जैसे कि मुख्य या सहायक मशीनरी के लिए ईंधन या स्नेहक तेल के शुद्धिकरण से उत्पन्न, तेल छानने के उपस्कर से अलग अपशिष्ट तेल, ड्रिप ट्रे में एकत्र अपशिष्ट तेल, और अपशिष्ट हाइड्रोलिक और स्नेहक तेल अभिप्रेत है;

(यझ) "प्रति मिलियन भाग" से आयतन के प्रति दस लाख भाग पानी में तेल के भाग अभिप्रेत है;

(य़त्र) "किसी स्थान की पारगम्यता" से उस स्थान के भीतर की मात्रा का अनुपात, जिसे उस स्थान की कुल मात्रा से पानी द्वारा कब्जा किया गया माना जाता है अभिप्रेत है;

(यट) ''पोलर कोड''से ध्रुवीय सागरमें संचालित जहाजों के लिए अंतर्राष्ट्रीय कोड, और जैसा कि उपाबंध में परिभाषित किया गया है अभिप्रेत है;

(यठ) "*ध्रुवीय सागर*" *से* आर्कटिक सागरया अंटार्कटिक क्षेत्र या दोनों अभिप्रेत है;

(यड) ''उत्पाद वाहक''सेकच्चे तेल के अलावा अन्य तेलों के व्यापार में लगा हुआ तेल टैंकर अभिप्रेत है;

(यढ) ''अनुसूची''से इन नियमों के साथ संलग्न अनुसूची जिसमें अभिसमय के उपाबंध की आवश्यकताएं हैं, समय-समय पर संशोधित किया गया है अभिप्रेत है;

(यण) "समुद्र" में समुद्र का कोई भी मुहाना या भुजा शामिल है;

(यत) ''पृथक बैलास्ट''सेटैंक में डाली गई बैलास्ट का पानी जो स्धोरा तेल और तेल ईंधन प्रणाली से पूरी तरह से अलग है और जो स्थायी रूप से बैलास्ट के परिवहन या तेल या हानिकारक तरल पदार्थों के अलावा बैलास्ट या स्धोरा के परिवहन के लिए आवंटित किया गया है अभिप्रेत है;

(यथ) ''स्लोप टैंक''सेटैंक ड्रेनिंग, टैंक वाशिंग और अन्य तैलीय मिश्रणों के संग्रह के लिए विशेष रूप से डिज़ाइन किया गया टैंक अभिप्रेत है;

(यद) ''विशेष क्षेत्र'' से एक समुद्री क्षेत्र जहां अपने समुद्रशास्त्रीय और पारिस्थितिक स्थिति और अपने यातायात के विशेष चरित्र के संबंध में मान्यता प्राप्त तकनीकी कारणों से तेल द्वारा समुद्री प्रदूषण की निवारण के लिए विशेष अनिवार्य तरीकों को अपनाने की आवश्यकता है, और ऐसे क्षेत्र उपाबंध में निर्दिष्ट किए जाएंगे, जैसा कि समय-समय पर संशोधित किया गया है अभिप्रेत है;

(यध) "विशिष्टताएँ" से संगठन के संकल्पों द्वारा पारित विशिष्टताएँ जो छठी अनुसूची में निर्दिष्ट और सूचीबद्ध हैं अभिप्रेत है;

(यन) ''टैंक''से एक बंद स्थान जो पोत की स्थायी संरचना द्वारा बनाया गया है और थोक में तरल के परिवहन के लिए डिज़ाइन किया गया है अभिप्रेत है;

(यप) मानवरहित गैर-स्व-चालित बजरा" या "यूएनएसपी बजरा" से ऐसा बजरा अभिप्रेत है जो,

(i) यांत्रिक साधनों से नहीं चलता है;

(ii) तेल नहीं ले जाता है;

(iii) कोई मशीनरी नहीं है जो तेल का उपयोग कर सकती है या तेल अवशेष या तलछट उत्पन्न कर सकती है;

(iv) तेल ईंधन टैंक, चिकनाई तेल टैंक, तेल गंदे पानी की होल्डिंग टैंक और तेल अवशेष या गाद टैंक नहीं है; और

(v) जहाज पर न तो व्यक्ति हैं और न ही जीवित जानवर हैं;

(यफ) "31 दिसंबर, 1979 को या उससे पहले वितरित पोत" से ऐसा पोत अभिप्रेत है; -

(i) जिसके लिए भवन अनुबंध 31 दिसंबर, 1975 को या उससे पहले रखा जाता है; या

(ii) यदि भवन अनुबंध के अभाव में, जिसका कील बिछाया गया है या जो 30 जून, 1976 को या उससे पहले संरचना के समान चरण में है; या

(iii) जिसका वितरण 31 दिसंबर, 1979 को या उससे पहले किया जाता है; या

(iv) जिसका एक बड़ा परिवर्तन हुआ है, जिसके लिए अनुबंध 31 दिसंबर, 1975 को या उससे पहले रखा गया है; या अनुबंध के अभाव में, जिसका संरचना कार्य 30 जून, 1976 को या उससे पहले शुरू किया गया है; या जो 31 दिसंबर, 1979 को या उससे पहले पूरा हो गया है;

(यब) "31 दिसंबर, 1979 के बाद वितरित पोत" से ऐसा पोत अभिप्रेत है, -

(i) जिसके लिए भवन अनुबंध 31 दिसंबर, 1975 के बाद रखा जाता है; या

(ii) यदि भवन अनुबंध के अभाव में, जिसका कील बिछाया गया है या जो 30 जून, 1976 के बाद संरचना के समान चरण में है; या

(iii) जिसका वितरण 31 दिसंबर, 1979 के बाद है; या

(iv) जिसका एक बड़ा परिवर्तन हुआ है, जिसके लिए अनुबंध 31 दिसंबर, 1975 के बाद रखा गया है; या अनुबंध के अभाव में, जिसका संरचना कार्य 30 जून, 1976 के बाद शुरू किया गया है; या जो 31 दिसंबर, 1979 को या उससे पहले पूरा हो गया है;

(यभ) "1 अगस्त, 2010 को या उसके बाद वितरित पोत" से ऐसा पोत अभिप्रेत है; -

(i) जिसके लिए भवन अनुबंध 1 अगस्त, 2007 को या उसके बाद रखा गया है; या

(ii) यदि भवन अनुबंध की अनुपस्थिति में, जिसका कील बिछाया गया है या जो 1 फरवरी, 2008 को या उसके बाद संरचना के समान चरण में है; या

(iii) जिसका वितरण 1 अगस्त, 2010 को या उसके बाद है; या

(iv) जिनमें एक बड़ा परिवर्तन हुआ है, जिसके लिए अनुबंध 1 अगस्त, 2007 के बाद रखा गया है; या अनुबंध के अभाव में, जिसका संरचना कार्य 1 फरवरी, 2008 के बाद शुरू किया गया है; या जो 1 अगस्त, 2010 के बाद पूरा हो गया है;

(यम) किसी पोत के संबंध में, "आयतन" से सभी मामलों में ढाली गई रेखाओं में गणना की गई मात्रा अभिप्रेत है;

(यय) "विंग टैंक" से साइड शेल प्लेटिंग से सटा हुआ कोई भी टैंक अभिप्रेत है।

(2) उन शब्दों और पदों के, जो इन नियमों में प्रयुक्त हैं और परिभाषित नहीं है किंतु उपाबंध में परिभाषित हैं, वही अर्थ होंगे, जो उनके उपाबंध में हैं।

2. तेल द्वारा समुद्र के प्रदूषण को रोकने के लिए जहाजों की बाध्यताएं- (1) प्रत्येक पोत, जब तक कि अन्यथा स्पष्ट रूप से प्रावधान न किया गया हो, इन नियमों के प्रावधानों का पालन करने के लिए बाध्य होगा।

(2) 200 घन मीटर या उससे अधिक की कुल क्षमता वाले तेल टैंकरों के अलावा अन्य जहाजों में, जो तेल को थोक में ले जाने के लिए निर्मित और उपयोग किए जाते हैं, ऐसे जहाजों में स्धोरा स्थानों के संरचना और संचालन के लिए पहली अनुसूची के पैरा 16 के उप-पैरा (4) के अनुच्छेद 6 और अनुच्छेद 19, 20, 21, 22, 24 और 26 के प्रावधान लागू होंगे:

बशर्ते कि जहां ऐसी कुल क्षमता 1,000 घन मीटर से कम है, वहां पहली अनुसूची के पैरा 24 के उप-पैरा (6) के प्रावधान पहली अनुसूची के पैरा 19, 21 और 22 के बजाय लागू हो सकते हैं।

(3) जहां किसी तेल टैंकर के स्धोरा स्पेस में हानिकारक तरल पदार्थ थोक में ले जाए जाते हैं, अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू नियमों के प्रावधान भी लागू होंगे।

(4) पहली अनुसूची के अनुच्छेद 19, 21 और 22 के प्रावधान उन तेल टैंकरों पर लागू नहीं होंगे जो डामर या अन्य उत्पादों को ले जाते हैं जो इन नियमों के प्रावधानों के अधीन हैं और जो अपने भौतिक गुणों के माध्यम से प्रभावी उत्पाद/जल पृथक्करण और निगरानी को बाधित करते हैं और जिनके लिए पहली अनुसूची के अनुच्छेद 24 के अधीन डिस्चार्ज का नियंत्रण सभी दूषित सफाई के रिसेप्शन सुविधाओं में अवशेषों के प्रतिधारण से प्रभावित होगा।

(5) उप-नियम (6) के प्रावधानों के अधीन, पहली अनुसूची के पैरा 8 के उप-पैरा (6) से (8) के प्रावधान 1 जून, 1982 को या उससे पहले वितरित तेल टैंकर पर लागू नहीं होंगे, जो विशिष्ट व्यापारों के बीच पूरी तरह से लगा हुआ है

(क) भारत के भीतर पत्तन या टर्मिनल;

(ख) कन्वेन्शन के राष्ट्र पक्षकारों के पत्तन या टर्मिनल जहां

(i) यात्रा पूरी तरह से एक विशेष क्षेत्र के भीतर है;

(ii) यात्रा पूरी तरह से संगठन द्वारा निर्दिष्ट अन्य सीमाओं के भीतर है।

(6) उप-नियम (5) के प्रावधान केवल तभी लागू होंगे जब उन पत्तनों या टर्मिनलों को जहां स्धोरा लदान की जाती है, उन तेल टैंकरों का उपयोग करने वाले सभी बैलास्ट और टैंक धोने के पानी के रिस्प्सन और उपचार के लिए पर्याप्त रिस्प्सन सुविधाएं प्रदान की जाती हैं और निम्नलिखित सभी शर्तों का अनुपालन किया जाता है, अर्थात्: -

(क) नियम 5 में दिए गए अपवादों के अधीन, सभी बैलास्ट का पानी, जिसमें साफ बैलास्ट का पानी भी शामिल है, और टैंक धोने के अवशेषों को बोर्ड पर रखा जाता है और रिसेप्शन सुविधाओं में प्रेषित किया जाता है और पहली अनुसूची के पैरा 26 में उल्लिखित तेल अभिलेख बुक भाग में उचित प्रवेश सक्षम पोर्ट राष्ट्र प्राधिकरण द्वारा पृष्ठांकित किया जाता है

(ख) केन्द्रीय सरकार और उप-नियम (5) के खंड (क) और (ख) में उल्लिखित पत्तन राज्यों की सरकार के बीच 1 जून, 1982 को या उससे पहले दिए गए तेल टैंकर के उपयोग के संबंध में एक विशिष्ट व्यापार के लिए एक समझौता किया गया है

(ग) इन पत्तनों और टर्मिनलों पर इन नियमों के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार, इन नियमों के प्रयोजनों के लिए, रिसेप्सन सुविधाओं की पर्याप्तता को अभिसमय के राष्ट्र पक्षकारों की सरकारों द्वारा अनुमोदित किया जाता है जिसके भीतर ऐसे पत्तन या टर्मिनल स्थित हैं; और

(घ) अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र और भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र इस आशय से पृष्ठांकित है कि तेल टैंकर केवल ऐसे विशिष्ट व्यापार में लगा हुआ है।

3. छूट और रियायतें (1) कोई भी पोत जैसे हाइड्रोफ़ॉइल, एयर-कुशन वाहन, निकट-सतह शिल्प, पनडुब्बी शिल्प जिसकी संरचना विशेषताएँ ऐसी हैं कि प्रथम अनुसूची के अध्याय और भाग के प्रावधानों के किसी भी आवेदन को अनुचित या अव्यावहारिक बना दें। , के भाग-ए, संरचना और उपस्कर से संबंधित, ध्रुवीय संहिता की धारा 1.2, निदेशक-महानिदेशक द्वारा ऐसे प्रावधानों से छूट दी जा सकती है:

बशर्ते कि ऐसे पोत के संरचना और उपस्कर से प्रदूषण के खिलाफ तेल द्वारा समतुल्य सुरक्षा प्रदान की जाएगी, उन सेवाओं को ध्यान में रखते हुए जिनके लिए इसका इरादा है।

(2) उप-नियम (7) के अधीन महानिदेशक द्वारा दी गई ऐसी किसी भी छूट का विवरण नियम 8 में संदर्भित प्रमाण पत्र में इंगित किया जाएगा।

(3) महानिदेशक जो उप-नियम (1) के अधीन ऐसी किसी छूट की अनुमति देता है, वह जल्द से जल्द, लेकिन उसके नब्बे दिनों के बाद नहीं, संगठन को ऐसी छूट के विवरण और उसके कारणों के बारे में सूचित करेगा, जिसे बदले में, संगठन द्वारा राष्ट्र पार्टियों को उनकी जानकारी के लिए और उचित कार्रवाई के लिए प्रसारित किया जाएगा।

(4) महानिदेशक उस तेल टैंकर के लिए पहली अनुसूची के पैरा 19, 21 और 22 की आवश्यकताओं को माफ कर सकता है जो 72 घंटे या उससे कम अवधि के और निकटतम भूमि से 50 समुद्री मील के भीतर की यात्रा पर विशेष रूप से लगा हुआ है:

बशर्ते कि ऐसा तेल टैंकर अभिसमय के एक राष्ट्र पक्ष के भीतर पत्तनों या टर्मिनलों के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगा हुआ है:

बशर्ते यह भी कि ऐसा छूट इस शर्त के अधीन होगा कि तेल टैंकर रिसेप्शन सुविधाओं के लिए बाद में डिस्चार्ज के लिए सभी तैलीय मिश्रणों को बोर्ड पर बनाए रखेगा और महानिदेशक द्वारा यह निर्धारित किया जाएगा कि ऐसे तैलीय मिश्रणों को प्राप्त करने के लिए उपलब्ध सुविधाएं पर्याप्त हैं।

(5) महानिदेशक उन मामलों में उप-नियम (4) में निर्दिष्ट तेल टैंकरों के अलावा अन्य तेल टैंकरों के लिए पहली अनुसूची के पैरा 21 और 22 की आवश्यकताओं को माफ कर सकता है, जहां-

(क) ऐसा तेल टैंकर 1 जून, 1982 को या उससे पहले, ^{40},000 टन कुल भार या उससे अधिक का वितरित किया जाता है, और उप-नियम (6) में निर्दिष्ट शर्तों का अनुपालन किया जाता है; या

(ख) ऐसा टैंकर विशेष रूप से निम्नलिखित श्रेणियों में से एक या अधिक यात्राओं में लगा हुआ है, अर्थात्

(i) विशेष क्षेत्रों के भीतर यात्राएं; या

(ii) आर्कटिक सागरके भीतर यात्राएं; या

(iii)विशेष क्षेत्रों या आर्कटिक सागर के बाहर निकटतम भूमि से 50 समुद्री मील के भीतर की यात्राएं, जहां ऐसा टैंकर अभिसमय के एक राष्ट्र पक्ष के पत्तनों या टर्मिनलों के बीच व्यापार में लगा हुआ है; या

(iv) महानिदेशक द्वारा निर्धारित प्रतिबंधित यात्राएं, और अवधि में 72 घंटे या उससे कम, बशर्ते कि निम्नलिखित सभी शर्तों का अनुपालन किया जाए:

(अ) सभी तैलीय मिश्रणों को बाद में रिसेप्शन सुविधाओं में डिस्चार्ज के लिए बोर्ड पर रखा जाता है;

(आ) खंड (ख) के उप-खंड (iii) में निर्दिष्ट यात्राओं के लिए, महानिदेशक ने निर्धारित किया है कि ऐसे तेल लोडिंग पत्तनों या टर्मिनलों में ऐसे टैंकर कॉल्स में ऐसे तैलीय मिश्रणों को प्राप्त करने के लिए पर्याप्त रिस्प्सन सुविधाएं उपलब्ध हैं;

(इ) अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र, जब आवश्यक हो, इस प्रभाव के लिए पृष्ठांकित किया जाता है कि पोत विशेष क्षेत्रों या प्रतिबंधित यात्राओं के भीतर या दोनों में से किसी एक में विशेष रूप से लगा हुआ है, जैसा कि महानिदेशक द्वारा निर्धारित किया गया है, और अवधि में 72 घंटे या उससे कम है;

(ई) मात्रा, समय और डिस्चार्ज के पत्तन को तेल अभिलेख पुस्तिका में दर्ज किया जाता है।

(6) प्रशासन द्वारा अनुमोदित शर्तों के अनुसार और संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए, महानिदेशक निम्नलिखित तेल टैंकरों के लिए पहली अनुसूची के पैरा 18 के उप-पैरा (6) की आवश्यकताओं को माफ कर सकता है यदि लोड किया गया है: -

(क) तेल टैंकर जो एक समर्पित सेवा पर हैं, जिसमें लोडिंग के सीमित क्रम हैं ताकि पहली अनुसूची के पैरा 18 के उप-पैरा (5) के अनुसार मास्टर को प्रदान की गई स्थिरता जानकारी में सभी प्रत्याशित स्थितियों को मंजूरी दे दी गई है

(ख) तेल टैंकर जहां प्रशासन द्वारा अनुमोदित साधनों से दूरस्थ रूप से स्थिरता सत्यापन किया जाता है;

(ग) तेल टैंकर जो लोडिंग स्थितियों की अनुमोदित सीमा के भीतर लोड किए जाते हैं; या

(घ) 1 जनवरी 2016 से पहले निर्मित तेल टैंकरों को सभी लागू अक्षुण्ण और क्षति स्थिरता आवश्यकताओं को कवर करने वाले अनुमोदित सीमित केजी/जीएम वक्र प्रदान किए गए हैं।

(7) महानिदेशक, पांच वर्ष से अधिक की अवधि के लिए, नियम 7 के उप-नियम (1) और नियम 8 के उप-नियम (1) के अधीन अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र की आवश्यकताओं से एक मानव रहित गैर-स्व-चालित नौकाओं को छूट दे सकता है, यदि ऐसा, मानव रहित गैर-स्व-चालित बजरा एक सर्वेक्षण से गुजर चुका है।

4. अपवाद.- पहली अनुसूची के अनुच्छेद 5 और 24 और ध्रुवीय संहिता के भाग-ककेअनुच्छेद 1.1.1 के प्रावधान तेल या तैलीय मिश्रणों के समुद्र में डिस्चार्ज पर लागू नहीं होंगे

(क) समुद्र में किसी पोत की सुरक्षा सुनिश्चित करने या जीवन बचाने के प्रयोजन के लिए आवश्यक; या

(ख) किसी पोत या उसके उपस्कर को क्षति के परिणामस्वरूप:

बशर्ते कि नुकसान होने या वहिर्वाह(आउटफ्लो) की खोज के बाद वहिर्वाह(आउटफ्लो) को रोकने या कम करने के उद्देश्य से सभी उचित सावधानियां बरती गई हैं:

बशर्ते यह भी कि यदि मालिक या स्वामी ने या तो नुकसान पहुंचाने के इरादे से कार्य किया, या लापरवाही से और इस ज्ञान के साथ कि नुकसान होने की संभावना है; या

(ग) तेल युक्त पदार्थों का, जो केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित है, जब प्रदूषण से होने वाले नुकसान को कम करने के लिए विशिष्ट प्रदूषण की घटनाओं से निपटने के उद्देश्य से उपयोग किया जा रहा है:

बशर्ते कि ऐसा कोई भी डिस्चार्ज किसी अन्य प्रशासन के अनुमोदन के अधीन होगा जिसके अधिकार क्षेत्र में ऐसा डिस्चार्ज करने की परिकल्पना की गई है।

5. समतुल्य (1) महानिदेशक किसी पोत में इन नियमों द्वारा अपेक्षित के विकल्प के रूप में किसी उपयुक्त, सामग्री, उपस्कर या उपस्कर को लगाने की अनुमति दे सकता है यदि ऐसी फिटिंग, सामग्री, उपस्कर या उपस्कर इन नियमों द्वारा अपेक्षित के समान प्रभावी है

बशर्ते कि महानिदेशक का ऐसा प्राधिकार तेल के निस्सारण के नियंत्रण को प्रभावित करने के लिए परिचालन विधियों के प्रतिस्थापन तक नहीं विस्तारित होगा जो उन डिजाइन और निर्माण विशेषताओं के समतुल्य हैं जो इन नियमों के अधीन निर्धारित हैं।

(2) जहां महानिदेशक किसी पोत में इन नियमों द्वारा अपेक्षित के विकल्प के रूप में फिट होने के लिए उपयुक्त, सामग्री, उपस्कर या उपस्कर की अनुमति देता है, तो वह अपनी जानकारी के लिए अभिसमय के राष्ट्र दलों को प्रसार के लिए संगठन को उसके विवरण और उचित कार्रवाई, यदि कोई हो, के बारे में सूचित करेगा।

दूसरा अध्याय

सर्वेक्षण और प्रमाणीकरण

6. सर्वेक्षण। (1) 150 सकल टन भार और उससे अधिक का प्रत्येक तेल टैंकर, और 400 सकल टन भार और उससे अधिक का प्रत्येक अन्य पोत, इसे नीचे निर्दिष्ट सर्वेक्षणों के अधीन करेगा, अर्थात्:

(क) जहाज को सेवा में रखने से पहले या पहली बार नियम 8 के अधीन आवश्यक प्रमाण पत्र जारी करने से पहले एक प्रारंभिक सर्वेक्षण, जिसमें इसकी संरचना, उपस्कर, प्रणालियों, फिटिंग, व्यवस्थाओं और सामग्री का एक पूर्ण सर्वेक्षण शामिल होगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि ऐसी संरचना, उपस्कर,

प्रणालियाँ, फिटिंग, व्यवस्थाएँ और सामग्री इन नियमों की आवश्यकताओं का पूरी तरह से अनुपालन करती हैं

(ख) पांच वर्ष से अधिक नहीं के अंतराल पर एक नवीकरण सर्वेक्षण, सिवाय जहां उप-नियम (2) के खंड (ख) और नियम 12 के उप-नियम (5), (6) या (7) के प्रावधान लागू होते हैं, और नवीकरण सर्वेक्षण ऐसा होगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि संरचना, उपस्कर, सिस्टम, फिटिंग, व्यवस्था और सामग्री पूरी तरह से इन नियमों की आवश्यकताओं का अनुपालन करती है;

(ग) दूसरी वर्षगांठ की तारीख से पहले या बाद में तीन महीने के भीतर या तीसरे वर्षगांठ की तारीख से पहले या बाद में तीन महीने के भीतर एक मध्यवर्ती सर्वेक्षण जो खंड (घ) में निर्दिष्ट वार्षिक सर्वेक्षणों में से एक का स्थान लेगा और मध्यवर्ती सर्वेक्षण ऐसा होगा जो यह सुनिश्चित करेगा कि उपस्कर और संबंधित पंप और पाइपिंग सिस्टम, जिसमें तेल डिस्चार्ज निगरानी और नियंत्रण प्रणाली, कच्चे तेल धोने की प्रणाली, तेल-पानी अलग करने का उपस्कर और तेल फ़िल्टरिंग प्रणाली शामिल है, इन नियमों की आवश्यकताओं का पूरी तरह से अनुपालन करते हैं और अच्छे कार्य क्रम में हैं:

परंतु इस तरह के मध्यवर्ती सर्वेक्षण को नियम 8 या नियम 9 के अधीन जारी प्रमाण पत्र पर पृष्ठांकित किया जाएगा

(घ) प्रमाणपत्र की प्रत्येक वर्षगांठ की तारीख से तीन महीने पहले या बाद में एक वार्षिक सर्वेक्षण किया जाएगा, जिसमें संरचना, उपस्कर, प्रणालियों, फिटिंग, व्यवस्थाओं और उपबंधों का सामान्य निरीक्षण शामिल होगा, जो खंड (क) में संदर्भित हैं, यह सुनिश्चित करने के लिए कि उन्हें उप-नियम (7) और (8) के प्रावधानों के अनुसार बनाए रखा गया है और वे इस सेवा के लिए संतोषजनक बने हुए हैं जिसके लिए पोत का इरादा है:

परंतु इस तरह के वार्षिक सर्वेक्षण नियम 8 या 9 के अधीन जारी प्रमाण पत्र पर पृष्ठांकित किए जाएंगे

(ड.) परिस्थितियों के अनुसार, एक अतिरिक्त सर्वेक्षण, या तो सामान्य या आंशिक, उप-नियम (11) में संदर्भित जांच के परिणामस्वरूप मरम्मत के बाद किया जाएगा या जब भी महत्वपूर्ण मरम्मत या नवीनीकरण किए जाते हैं और ऐसा सर्वेक्षण ऐसा होगा कि यह सुनिश्चित किया जा सके कि आवश्यक मरम्मत या नवीनीकरण प्रभावी ढंग से किए गए हैं, कि इस तरह की मरम्मत या नवीनीकरण की सामग्री

और कारीगरी सभी मामलों में संतोषजनक है और पोत इन नियमों की आवश्यकताओं का सभी मामलों में अनुपालन करता है।

(2) महानिदेशक उन जहाजों के लिए उचित उपाय स्थापित करेगा जो उप-नियम (1) के प्रावधानों के अधीन नहीं हैं ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इन नियमों के प्रावधानों का अनुपालन किया गया है।

(3) इन नियमों के प्रावधानों को लागू करने के प्रयोजनों के लिए जहाजों का सर्वेक्षण एक सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति द्वारा किया जाएगा, जैसा भी मामला हो।

(4) महानिदेशक, -

(क) ऐसी शर्तों के अधीन, जैसा वह उचित समझे, सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति को, जैसा भी मामला हो, एक पोत की मरम्मत की आवश्यकता करने और दूसरे राष्ट्र के उपयुक्त अधिकारियों के अनुरोध पर सर्वेक्षण करने के लिए सशक्त करेगा; और

(ख) अन्य राज्यों में प्रसार के लिए, उनके अधिकारियों की जानकारी के लिएसर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति को दी गई विशिष्ट जिम्मेदारियों और प्राधिकरण की शर्तों के संगठन को सूचित करेगा।

(5) जब सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति यह निर्धारित करता है कि पोत या उसके उपस्कर की स्थिति प्रमाण पत्र के विवरण के अनुरूप नहीं है या ऐसी है कि पोत समुद्री पर्यावरण को नुकसान का अनुचित खतरा प्रस्तुत किए बिना समुद्र में आगे बढ़ने के लिए उपयुक्त नहीं है, तो ऐसा सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति तत्काल यह सुनिश्चित करेगा कि पोत को अनुपालन में लाने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई की जाए और उचित समय पर महानिदेशक को सूचित किया जाए और यदि ऐसी सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की जाती है, तो प्रमाण पत्र वापस ले लिया जाएगा और महानिदेशक को तत्काल सूचित किया जाएगा।

(6) यदि कोई भारतीय पोत किसी अन्य राष्ट्र के पत्तन में है, तो पत्तनराष्ट्र के उचित अधिकारियों को तत्काल सूचित किया जाएगा।

(7) जहां भारतीय पोत के अलावा कोई पोत भारतीय पत्तन में है, और भारतीय पत्तन या स्थान पर विदेशी ध्वज पोतों के संबंध में ऐसी अधिसूचना संबंधित पोत के प्रशासन के अधिकारी, नामित सर्वेक्षक या मान्यता प्राप्त संगठन से महानिदेशक को प्राप्त होती है, महानिदेशक ऐसे अधिकारी, सर्वेक्षक या मान्यता प्राप्त संगठन को इन नियमों के अधीन अपने दायित्वों को पूरा करने के लिए कोई आवश्यक सहायता देगा।

(8) प्रत्येक मामले में, महानिदेशक प्रत्येक ऐसे सर्वेक्षण की पूर्णता और दक्षता की पूरी गारंटी देगा और ऐसी बाध्यता को संतुष्ट करने के लिए आवश्यक कदम उठाएगा।

(9) जहाज और उसके उपकरणों की स्थिति को इन नियमों के प्रावधानों के अनुरूप बनाए रखा जाएगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि जहाज सभी मामलों में समुद्री पर्यावरण को नुकसान पहुंचाने का कोई अनुचित खतरा प्रस्तुत किए बिना समुद्र में आगे बढ़ने के लिए उपयुक्त बना रहे।

(10) उप-नियम (1) के अधीन पोत के किसी भी सर्वेक्षण के पूरा होने के बाद, ऐसे सर्वेक्षण द्वारा कवर की गई संरचना, उपस्कर, प्रणालियों, फिटिंग, व्यवस्थाओं या सामग्री में कोई बदलाव नहीं किया जाएगा, सिवाय ऐसे उपस्कर और फिटिंग के प्रत्यक्ष प्रतिस्थापन के, महानिदेशक की मंजूरी के बिना।

(11) जब कभी किसी पोत को कोई दुर्घटना होती है या कोई दोष पाया जाता है जो पोत की अखंडता या उसके उपकरणों की दक्षता या पूर्णता को पर्याप्त रूप से प्रभावित करता है जैसा कि इन नियमों द्वारा कवर किया गया है, पोत का मास्टर या मालिक यथाशीघ्र अवसर पर महानिदेशक को रिपोर्ट करेगा, जो सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति द्वारा जांच शुरू करवाएगा ताकि यह निर्धारित किया जा सके कि उप-नियम (1) द्वारा अपेक्षित सर्वेक्षण आवश्यक है या नहीं :

परंतु यदि पोत किसी अन्य राष्ट्र पक्ष के पत्तन में है, तो मास्टर या मालिक को तुरंत उस पत्तनराष्ट्र के उपयुक्त अधिकारियों को रिपोर्ट करनी चाहिए और सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति को यह भी पता लगाना चाहिए कि ऐसी रिपोर्ट की गई है।

7. प्रमाणपत्र का निर्गमन या पृष्ठांकन। (1) नियम 6 के अधीन प्रारंभिक या नवीकरण सर्वेक्षण के संतोषजनक समापन पर, महानिदेशक जारी करेगा

(क) 150 सकल टन भार और उससे अधिक के तेल टैंकर और 400 सकल टन भार और उससे अधिक के किसी अन्य पोत को एक अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र, जो अभिसमय के अन्य राष्ट्र पक्षकारों के अधिकार क्षेत्र के अधीनपत्तनों या अपतटीय टर्मिनलों की यात्रा में लगे हैं

(ख) एक भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र को -

(i) 150 सकल टन भार से कम का एक भारतीय तेल टैंकर और 400 सकल टन भार से कम का एक भारतीय पोत, तटीय जल के भीतर संचालित; और

(ii) 150 सकल टन भार और उससे अधिक के एक भारतीय तेल टैंकर और टैंकर बजरा और 400 सकल टन भार और उससे अधिक के एक भारतीय पोत, तटीय जल के भीतर काम करते हैं।

(2) उप-नियम (1) के अधीन प्रमाण पत्र महानिदेशक द्वारा उचित समझा जाएगा या पृष्ठांकित किया जाएगा और प्रत्येक मामले में महानिदेशक प्रमाण पत्र के लिए पूर्ण जिम्मेदारी लेगा।

8. विदेशी पोत को प्रमाण पत्र जारी करना या पृष्ठांकन करना।- (1) महानिदेशक, संबंधित पोत के प्रशासन के अनुरोध पर, ऐसे पोत का सर्वेक्षण करवा सकता है और यदि संतुष्ट है कि उपाबंध के प्रावधानों का अनुपालन किया गया है, तो उस पोत को अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाण पत्र जारी कर सकता है, और जहां उपयुक्त हो, इन नियमों के प्रावधानों के अनुसार पोत पर उस प्रमाण पत्र का पृष्ठांकन या पृष्ठांकन को अधिकृत कर सकता है।

(2) जहां उप-नियम (1) के अधीन कोई प्रमाण पत्र जारी किया जाता है, महानिदेशक संबंधित प्रशासन को सर्वेक्षण रिपोर्ट की प्रति के साथ उसकी एक प्रति प्रेषित करेगा।

(3) उप-नियम (1) के अधीन जारी किए गए प्रमाण पत्र में इस आशय का एक बयान होगा कि इसे संबंधित प्रशासन के अनुरोध पर जारी किया गया है और इसमें वही शक्ति होगी और नियम 8 के अधीन जारी किए गए प्रमाण पत्र के समान मान्यता प्राप्त होगी।

(4) जहां सर्वेक्षण किसी भारतीय पोत के लिए किया जाना है जो किसी अन्य राष्ट्र के प्रशासन के अधिकार क्षेत्र में है, महानिदेशक प्रशासन से अनुरोध कर सकता है कि वह अभिसमय के प्रावधानों के अनुसार सर्वेक्षण करे और अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र जारी करे, यदि ऐसा प्रशासन ऐसा करने के लिए अधिकृत है।

(5) किसी ऐसे पोत को, जो ऐसे राष्ट्र का ध्वज फहराने का हकदार है जो एक पक्ष नहीं है, किसी भी अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या मानव रहित गैर-स्व-चालित नौकाओं के लिए अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण छूट प्रमाणपत्र जारी नहीं किया जाएगा।

9. मानवरहित गैर-स्व-चालित नौकाओं के लिए छूट प्रमाण पत्र जारी करना। (1) पोत का मालिक या संचालक, सामान्य व्यवस्था योजना, क्षमता योजना और ऐसी अन्य योजनाओं या जानकारी को संलग्न करते हुए, जो आवश्यक हो, महानिदेशक को आवेदन करेगा

(2) महानिदेशक अनुपालन को सत्यापित करने के लिए उप-नियम (1) के अधीन प्रस्तुत योजनाओं और सूचना की समीक्षा करेंगे और यह पुष्टि करने के लिए नौकाओं का सर्वेक्षण करेंगे कि वास्तविक व्यवस्था बोर्ड पर मानव रहित गैर-स्व-चालित नौकाओं के अनुरूप है।

(3) जहां महानिदेशक उप-नियम (2) के अधीन किए गए सत्यापन और सर्वेक्षण से संतुष्ट है, वह मानव रहित गैर-स्व-चालित नौकाओं के लिए अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण छूट प्रमाणपत्र जारी करेगा।

(4) इस नियम के अधीन दी गई छूट समाप्त हो जाएगी, और छूट प्रमाण पत्र वापस ले लिया जाएगा या रद्द कर दिया जाएगा, जहां बजरा एक मानव रहित गैर-स्व-चालित बजरा नहीं है या जहां कोई व्यवस्था फिट की जाती है या

उपयोग की जाती है जो तेल या तैलीय मिश्रण उत्पन्न कर सकती है, जब तक कि बजरा इसके बाद इन नियमों के अनुसार सर्वेक्षण और प्रमाणित नहीं हो जाता है।

(5) ऐसे किसी भी जलयान या नौकाओं को कोई प्रमाण पत्र जारी नहीं किया जाएगा जो उस राष्ट्र का झंडा फहराने का हकदार है जो अभिसमय का पक्षकार नहीं है।

10. प्रमाण पत्र का प्ररूप.- (1) अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाण पत्र तीसरी अनुसूची के प्ररूप-1 के अनुसार होगा और प्ररूप-अ या प्ररूप-ब, जैसा भी मामला हो, के साथ पूरक होगा।

(2) नियम 8 के अधीन जारी भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र तीसरी अनुसूची के प्ररूप-II के अनुसार होगा और जैसा भी मामला होप्ररूप-अ या प्ररूप-ब के साथ पूरक होगा।

(3) मानवरहित गैर-स्वचालित नौकाओं के लिए अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण छूट प्रमाणपत्र पांचवीं अनुसूची में निर्दिष्ट प्ररूप में जारी किया जाएगा।

11. प्रमाणपत्र की अवधि और वैधता (1) एक अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र और एक भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र पांच साल की अवधि के लिए जारी किया जाएगा।

(2) उप-नियम (1) में अर्न्विष्ट किसी भी बात के होते हुए, जब नवीकरण सर्वेक्षण पूरा हो जाता है -

(क) मौजूदा प्रमाणपत्र की समाप्ति से तीन महीने के भीतर, नया प्रमाणपत्र बिद्धमान प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख से पांच साल की अवधि के लिए नवीकरण सर्वेक्षण पूरा होने की तारीख से वैध होगा;

(ख)मौजूदा प्रमाणपत्र की समाप्ति तारीख के बाद, नया प्रमाणपत्र मौजूदा प्रमाणपत्र की समाप्ति की तारीख से पांच साल की अवधि के लिए ऐसे नवीकरण सर्वेक्षण के पूरा होने की तारीख से वैध होगा;

(ग) **विद्यमान** प्रमाण पत्र की समाप्ति की तारीख से तीन महीने से अधिक पहले, नया प्रमाण पत्र ऐसे नवीकरण सर्वेक्षण के पूरा होने की तारीख से प्रभावी होगा और ऐसे नवीकरण सर्वेक्षण के पूरा होने की तारीख सेपांच वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगा।

(3) यदि कोई प्रमाणपत्र पांच वर्ष से कम अवधि के लिए जारी किया जाता है, तो महानिदेशक उप-नियम (1) में निर्दिष्ट अधिकतम अवधि के लिए समाप्ति की तारीख से आगे प्रमाणपत्र की वैधता को बढ़ा सकता है:

परंतु यह तब जबकि नियम 6 के उप-नियम (1) के खंड (ग) और खंड (घ) में उल्लिखित वे सर्वेक्षण, जो पांच वर्ष की अवधि के लिए प्रमाण पत्र जारी किए जाने पर किए जाना अपेक्षित है, वे भी समुचित रूप से किये जायेंगे।

(4) यदि नवीकरण सर्वेक्षण पूरा हो गया है और **विद्यमान** प्रमाणपत्र की समाप्ति तारीख से पहले नया प्रमाणपत्र जारी नहीं किया जा सकता है या जलयान पर नहीं रखा जा सकता है, तो महानिदेशक **विद्यमान** प्रमाणपत्र का पृष्ठांकन कर सकता है और ऐसे प्रमाणपत्र को समाप्ति की तारीख से पांच महीने की अवधि के लिए वैध माना जाएगा।

(5) यदि, ऐसे समय में जब प्रमाणपत्र की अवधि समाप्त हो जाती है, कोई जलयान उस पत्तन में नहीं है जिसमें उसका सर्वेक्षण किया जाना है, या ऐसे अन्य मामलों में जैसा वह समुचित और युक्तियुक्त समझे, महानिदेशक प्रमाणपत्र की वैधता की अवधि बढ़ा सकता है:

परंतु यह तब जबकि ऐसा विस्तार केवल उस पत्तन तक अपनी यात्रा पूरी करने की अनुमति देने के उद्देश्य से दिया जाएगा जिसमें सर्वेक्षण किया जाना है:

परंतु यह और कि ऐसा विस्तार तीन महीने से अधिक की अवधि के लिए नहीं दिया जाएगा:

परंतु यह और भी कि जिस जलयान को विस्तार दिया गया है, वह उस पत्तन में पहुंचने पर, जहां उसका सर्वेक्षण किया जाना है, नए प्रमाण पत्र के बिना उस पत्तन को छोड़ने का हकदार नहीं होगा और नवीकरण सर्वेक्षण पूरा होने के बाद जारी किया गया ऐसा नया प्रमाण पत्र, विस्तार दिए जाने से पहले **विद्यमान** प्रमाण पत्र की समाप्ति की तारीख से अधिकतम पांच वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा।

(6) जहां लघु यात्राओं पर लगे जलयान को जारी किया गया प्रमाण पत्र उप-नियम (4) के अधीन विस्तारित नहीं किया गया है, महानिदेशक उस पर कथित समाप्ति की तारीख से एक महीने तक की अवधि को बढ़ा सकता है और नवीकरण सर्वेक्षण पूरा होने के बाद जारी किया गया नया प्रमाण पत्र, विस्तार दिए जाने से पहले **विद्यमान** प्रमाण पत्र की समाप्ति की तारीख से पांच साल की अवधि के लिए वैध होगा।

(7) महानिदेशक द्वारा निर्धारित की गई ऐसी विशेष परिस्थितियों के अधीन, नया प्रमाण पत्र नवीकरण सर्वेक्षण पूरा होने की तारीख से पांच साल की अवधि के लिए जारी किया जाएगा और उप-नियम (2), उप-नियम (5) और उप-नियम (6) के खंड (ख) में दिए गए बिद्धमान प्रमाण पत्र की समाप्ति की तारीख से नहीं।

(8) यदि नियम 6 में निर्दिष्ट अवधि से पहले वार्षिकी या मध्यवर्ती सर्वेक्षण पूरा हो जाता है, तो -

(क) प्रमाणपत्र पर दिखाई गई वार्षिकी की तारीख को पृष्ठांकन द्वारा ऐसी तारीख में संशोधित किया जाएगा जो सर्वेक्षण के पूरा होने की तारीख से तीन महीने से अधिक पश्चात् की न हो।

(ख) नियम 6 के उप-नियम (1) के अधीन अपेक्षित वार्षिक या मध्यवर्ती सर्वेक्षण, नई वार्षिकी की तारीख के आधार पर उसमें निर्दिष्ट अंतरालों पर पूरा किया जाएगा; और

(ग) समाप्ति की तारीख अपरिवर्तित रह सकती है परंतु यह तब जबकि एक या अधिक वार्षिक या मध्यवर्ती सर्वेक्षण, जैसा समुचित हो, किए जाएं ताकि नियम 7 के उप-नियम (1) के अधीन निर्दिष्ट सर्वेक्षणों के बीच अधिकतम अंतराल का उल्लंघन न हो।

(9) नियम 8 या नियम 9 के अधीन जारी किया गया प्रमाण पत्र निम्नलिखित में से किसी भी मामले में मान्य होना बंद हो जाएगा, अर्थात्:-

(क) यदि नियम 6 के उप-नियम (1) के अधीन निर्दिष्ट सर्वेक्षण,उसके अधीननिर्दिष्ट अवधि के भीतर पूरा नहीं किया जाता है; या

(ख) यदि प्रमाण पत्र नियम 6 के उप-नियम (1) के खंड (ग) और खंड (घ) के अनुसार पृष्ठांकित नहीं है; या

(ग) जलयान को किसी अन्य राष्ट्र में स्थानांतरित करने पर:

परंतु यह तब जबकि यदि ऐसा अंतरण होने के तीन महीने के भीतर संबंधित प्रशासन द्वारा अनुरोध किया जाता है, तो महानिदेशक यथाशीघ्र उस प्रशासन को, ऐसे अंतरण से पहले जलयान द्वारा ले जाए गए प्रमाण पत्र की प्रतियां और सर्वेक्षण रिपोर्ट की प्रतियां, यदि उपलब्ध हो, प्रेषित करेगा:

परंतु यह और कि किसी अन्यराष्ट्र के ध्वज से किसी जलयान के अंतरण की दशा में, महानिदेशक ऐसे जलयान को नया प्रमाण पत्र तभी जारी करेगा जब वह इस बात से पूरी तरह संतुष्ट हो कि जलयान नियम 6 के उप-नियम (9) और उप-नियम (10) की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है।

12. अभिग्रहण सुविधाएं।- प्रत्येकपत्तन को पहली अनुसूची के अध्याय के अनुसार अभिग्रहण सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए।

13. ध्रुवीय सागर-ध्रुवीय सागरमें संचालित जलयानो को इन नियमों की किसी अन्य आवश्यकता के अलावा, ध्रुवीय संहिता के भाग-कके परिचय और अध्याय 4 में निहित पर्यावरण संबंधी प्रावधानों का पालन करना चाहिए।

14. परिचालन आवश्यकताओं पर पत्तनराष्ट्र नियंत्रण (1) भारत में किसी पत्तन या अपतटीय टर्मिनल में एक जलयान इन नियमों के अधीन परिचालन आवश्यकताओं के संबंध में एक अधिकृत सर्वेक्षक द्वारा निरीक्षण के अधीन होगा, जहां यह विश्वास करने के स्पष्ट आधार हैं कि मास्टर या चालक दल तेल द्वारा प्रदूषण की निवारण से संबंधित आवश्यक जलयान माध्यमीत प्रक्रियाओं से परिचित नहीं हैं।

(2) उप-नियम (1) में दिए गए परिस्थितियों में, अधिकृत सर्वेक्षक यह सुनिश्चित करने के लिए ऐसे कदम उठाएगा कि जलयान तब तक नहीं चलेगा जब तक कि इन नियमों की आवश्यकताओं के अनुसार स्थिति को व्यवस्थित नहीं किया जाता है।

(3) इस नियम में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं लगाया जाएगा कि यह महानिदेशक के उन अधिकारों और दायित्वों को सीमित करता है जो अधिनियम या उसके अधीन बनाए गए नियमों या अभिसमय में विशेष रूप से प्रदान की गई परिचालन आवश्यकताओं पर नियंत्रण रखते हैं।

15. दंड.- (1) इन नियमों का कोई भी उल्लंघन या उनकी किसी आवश्यकता का अनुपालन करने में विफलता अधिनियम में विनिर्दिष्ट दंड के लिए उत्तरदायी होगी।

(2) जो कोई व्यक्ति इन नियमों के उपबंधों के उल्लंघन में किसी जलयान का संचालन करता है, और जिसके लिए अधिनियम की धारा 281 की उपधारा (2) के अधीन कोई विशिष्ट दंड उपबंधित नहीं है, वह ऐसे दंड का दायी होगा जो पचास हजार रुपये तक हो सकता है, और यदि उल्लंघन निरंतर बना रहता है, तो प्रथम दिन के पश्चात् जिस दिन तक उल्लंघन जारी रहता है, उसके लिए पाँच हजार रुपये प्रतिदिन का अतिरिक्त दंड के लिये भी दायी होगा।

(3) इस नियम के अधीन किसी भी दंड के अधिरोपण से मालिक या स्वामी को अनअनुपालन को सुधारने की आवश्यकता से मुक्त नहीं किया जाएगा।

16. शुल्क। - इन नियमों के अधीन सर्वेक्षण और प्रमाण पत्र जारी करने के लिए शुल्क अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू सर्वेक्षण, लेखा परीक्षा और प्रमाणन से संबंधित नियमों के अनुसारके अनुसार होगा।

पहली अनुसूची

[*नियम* 2, 3, 4, 5 और 13 देखें]

अध्याय I

सभी जलयानों के मशीनरी स्थानों के लिए आवश्यकताएं

भाग-क

संरचना

1. तेल अवशेष या तलछट के लिए टैंक —

(1) जब तक अन्यथा संकेत न दिया गया हो, यह पैरा उप-पैरा (3) के खंड (ई) को छोड़कर 400 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक पोत पर लागू होता है, जिसे केवल 31 दिसंबर, 1979 को या उससे पहले वितरित पोतों पर जहां तक समुचित और व्यवहार्य हो लागू किया जाना चाहिए।

(2) तेल अवशेषों या तलछट का निपटान सीधे तेल अवशेषों या तलछट टैंकों से मानक निकास संयोजन में संदर्भ पैरा 3 के माध्यम से अभिग्रहण सुविधाओं में किया जा सकता है, या तेल अवशेषों या तलछट के निपटान के किसी अन्य अनुमोदित साधन जैसे कि एक भस्मक, तेल अवशेषों या तलछट को जलाने के लिए उपयुक्त सहायक बॉयलर या अन्य स्वीकार्य साधन जो आईओपीपी प्रमाणपत्र प्ररूप क या प्ररूप ख के पूरक की मद में संदिष्ट किया जाएगा।

(3) तेल अवशेष या तलछट टैंक प्रदान किए जाएंगे और-

(क) मशीनरी के प्रकार और यात्रा की लंबाई को ध्यान में रखते हुए, पर्याप्त क्षमता का होना चाहिए,ताकि तेल अवशेष या तलछट प्राप्त करने के लिए जो इन नियमों की आवश्यकताओं के अनुसार अन्यथा नहीं निपटाया जा सकता है।

(ख) एक निर्दिष्ट पंप प्रदान किया जाना चाहिए जो उप-पैरा (2) में वर्णित माध्यमों से तेल अवशेष या तलछट के निपटान के लिए तेल अवशेष या तलछट टैंकों से चूषण लेने में सक्षम है;

(ग) बिलज सिस्टम, तेलयुक्त बिलज पानी रखने वाले टैंक, टैंक टॉप या तेलयुक्त पानी विभाजक से कोई निकास संयोजन नहीं है, सिवाय इसके कि

(i) टैंकों में नालियों, मैन्युअल रूप से संचालित स्व-बंद वाल्व और बाद में पानी की दृश्य निगरानी की व्यवस्था के साथ फिट किया जा सकता है, जो एक तैलीय बिल-वाटर होल्डिंग टैंक या बिल कुएं, या एक वैकल्पिक व्यवस्था की ओर ले जाता है, परंतु यह तब जबकि ऐसी व्यवस्था सीधे बिल डिस्चार्ज पाइपिंग सिस्टम से जुड़ी न हो; और

(ii) स्लज टैंक डिस्चार्ज पाइपिंग और बिल-वाटर पाइपिंग को एक सामान्य पाइपिंग से जोड़ा जा सकता है जो पैरा 3 में उल्लिखित मानक निकास संयोजन की ओर जाता है और दोनों प्रणालियों के संयोजन से बिल प्रणाली में स्लज के अंतरण की अनुमति नहीं दी जाएगी

(घ) किसी भी पाइपिंग के साथ व्यवस्था नहीं की जानी चाहिए जिसका ओवरबोर्ड से सीधा संबंध हो, पैरा 3 और में उल्लिखित मानक निकास संयोजन के अलावा

(ड.) उनकी सफाई और अवशेषों को अभिग्रहण सुविधाओं में छोड़ने की सुविधा के लिए डिज़ाइन और संरचना किया जाना चाहिए।

(4) 1 जनवरी, 2017 से पहले निर्मित जलयान को उप-पैरा (3) के खंड (ग) का अनुपालन करने के लिए 1 जनवरी, 2017 को या उसके बाद किए गए पहले नवीकरण सर्वेक्षण से अधिक नहीं किया जाएगा।

2. तेल ईंधन टैंक सुरक्षा

(1) यह पैरा 600 एम 3 और उससे अधिक की कुल तेल ईंधन क्षमता वाले सभी जलयान पर लागू होगा जो 1 अगस्त, 2010 को या उसके बाद वितरित किए जाते हैं।

(2) तेल ईंधन ले जाने के लिए उपयोग किए जाने वाले टैंकों के स्थान का निर्धारण करने में इस पैरा का आवेदन पैरा 9 के प्रावधानों के अधीन होगा।

(3) इस पैरा के प्रयोजनों के लिए,

(क) तेल ईंधन का अर्थ है किसी पोत के प्रणोदन और सहायक मशीनरी के संबंध में ईंधन तेल के रूप में उपयोग किया जाने वाला कोई भी तेल जिसमें ऐसा तेल ले जाया जाता है;

(ख) भार रेखाड्राफ्ट (डीएस) का अर्थ है, मध्य-लंबाई पर ढाले गए आधार रेखा से जलरेखा के अनुरूप ग्रीष्मकालीन फ्रीबोर्ड ड्राफ्ट तक मीटर में ऊर्ध्वाधर दूरी, जो पोत को सौंपा जाना है;

(ग) हल्के पोत का ड्राफ्ट का मतलब है हल्के वजन के अनुरूप जहाजों के बीच का ढाला हुआ ड्राफ्ट

(घ) आंशिक भार रेखाड्राफ्ट (डीपी)का अर्थ है हल्का पोत ड्राफ्ट और हल्का पोत ड्राफ्ट और भार रेखाड्राफ्ट (डीएस) के बीच के अंतर का 60% और आंशिक भार रेखाड्राफ्ट(डीपी) मीटर में मापा जाएगा;

(ड.) "जलरेखा (डीबी)" का अर्थ है, मध्य-लंबाई पर ढाले गए आधार रेखा से जलरेखा के अनुरूप गहराई डीएस के 30% तक मीटर में ऊर्ध्वाधर दूरी;

(च) "चौड़ाई (बीएस)" का अर्थ है सबसे गहरे भार रेखाड्राफ्ट (डीएस) पर या उससे नीचे मीटर में पोत की सबसे बड़ी ढलाई वाली चौड़ाई;

(छ) "चौड़ाई (बीबी)" का अर्थ है जलरेखा (बीबी) पर या उससे नीचे मीटर में पोत की सबसे बड़ी ढलाई वाली चौड़ाई;

(ज) "गहराई (डीएस)" का अर्थ है, आकार दी गई गहराई, मीटर में, मध्य लंबाई पर मापी गई, ऊपरी डेक के किनारे और आवेदन के उद्देश्य के लिए, "ऊपरी डेक" का अर्थ है वह उच्चतम डेक जिस तक पीछे की ओर के शिखर पोतभीत को छोड़कर वाटरटाइट अनुप्रस्थ पोतभीत विस्तारित होते हैं

(झ) लंबाई (एल) का अर्थ है कील के शीर्ष से मापी गई न्यूनतम ढलाई की गहराई के 85% पर जलरेखा पर कुल लंबाई का 96%, या उस जलरेखा पर स्टेम के अग्रभाग से पतवार स्टॉक के अक्ष तक की लंबाई, यदि वह अधिक हो और कील के रेक के साथ डिज़ाइन किए गए जलयानों में जलरेखा जिस पर यह लंबाई मापी जाती है, वह डिज़ाइन की गई जलरेखा के समानांतर होगी और लंबाई (एल) मीटर में मापी जाएगी;

(ञ) "चौड़ाई (बी)" का अर्थ है, धातु के खोल वालेजलयानों में फ्रेम की ढलाई वाली रेखा के बीच में और किसी अन्य सामग्री के खोल वाले जलयान में पतवार की बाहरी सतह तक मीटर में मापा गया जलयान की अधिकतम चौड़ाई

(ट) तेल ईंधन टैंक का अर्थ है एक टैंक जिसमें तेल ईंधन ले जाया जाता है, लेकिन उन टैंकों को शामिल नहीं किया जाता है जिनमें सामान्य संचालन में तेल ईंधन नहीं होगा, जैसे कि ओवरफ्लो टैंक

(ठ) "छोटे तेल ईंधन टैंक" का अर्थ है अधिकतम व्यक्तिगत क्षमता के साथ एक तेल ईंधन टैंक जिसकी अधिकतम व्यक्तिगत क्षमता 30 एम 3 से अधिक नहीं है;

(ड) सी का अर्थ है 98% टैंक भरने पर एम में छोटे तेल ईंधन टैंकों सहित तेल ईंधन की जलयान की कुल मात्रा;

(ढ) ''तेल ईंधन क्षमता" का अर्थ है 98% भरने पर मी^{3} में एक टैंक की मात्रा।

(4) इस पैरा के उपबंध छोटे तेल ईंधन टैंकों को छोड़कर सभी तेल ईंधन टैंकों पर लागू होंगे, परंतु यह तब जबकि ऐसे बहिष्कृत टैंकों की कुल क्षमता 600 मी^{3} से अधिक न हो।

(5) व्यक्तिगत तेल ईंधन टैंकों की क्षमता 2,500 मी^{3} से अधिक नहीं होनी चाहिए।

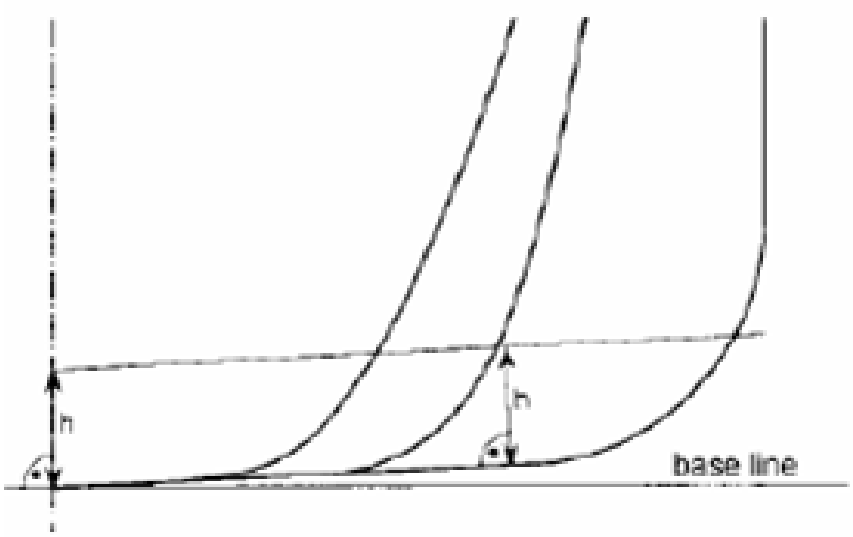
(6) स्वयं-उत्थानकारी ड्रिलिंग इकाइयों के अलावा, 600 मी^{3} और उससे अधिक की कुल तेल ईंधन क्षमता वाले जहाजों केलिए, तेल ईंधन टैंक नीचे निर्दिष्ट दूरी से कम नहीं, नीचे दिए गए अनुसार नीचे दिए गए मोल्डेड लाइन के नीचे स्थित होने चाहिए

एच = बी/20 (एम) या,

2.0 मीटर, जो भी कम हो।

का न्यूनतम मान = 0.76 मीटर है

जहाँ, बिलज क्षेत्र के मोड़ में और बिलज के स्पष्ट रूप से परिभाषित मोड़ के बिना स्थानों पर, तेल ईंधन टैंक की सीमा रेखा मध्य-जलयान के सपाट तल की रेखा के समानांतर चलेगी जैसा कि चित्र 1 में दिखाया गया है।

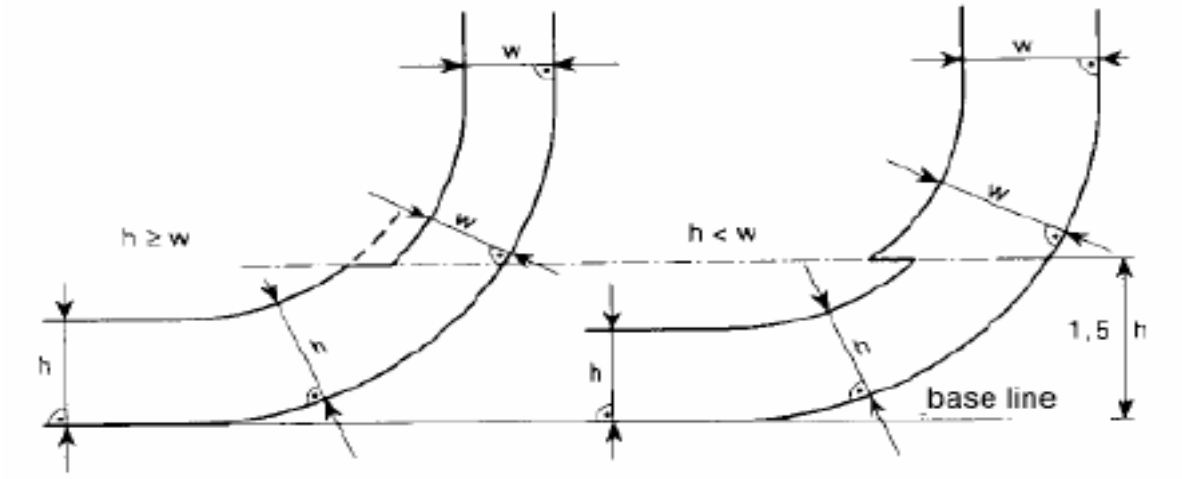


चित्र 1 – *उप-पैरा (6) के प्रयोजनों के लिए तेल ईंधन टैंक सीमा रेखाएँ*

(7) 600 एम 3 या अधिक, लेकिन 5,000 एम 3 से कम की कुल तेल ईंधन क्षमता वाले जलयानों के लिए, तेल ईंधन टैंक साइड शेल प्लेटिंग की मोल्डेड लाइन के अंदर स्थित होंगे, कहीं भी कम नहीं है। , जैसा कि चित्र 2 में दिखाया गया है, साइड शेल के समकोण पर किसी भी क्रॉस-सेक्शन पर मापा जाता है, जैसा कि नीचे निर्दिष्ट किया गया है:

0.4 + 2.4/20,000

जहां न्यूनतम मान 1.0 मीटर है, लेकिन 500 मीटर से कम तेल ईंधन क्षमता वाले व्यक्तिगत टैंकों के लिए, न्यूनतम मान 0.76 मीटर है।



चित्र 2 - *उप-पैरा (7) और पैरा (8) के उद्देश्य से तेल ईंधन टैंक सीमा रेखाएँ*

(8) 5,000 एम की कुल तेल ईंधन क्षमता वाले जहाजों के लिए, तेल ईंधन टैंक साइड शेल प्लेटिंग की मोल्डेड लाइन के अंदर स्थित होंगे, कहीं भी कम नहीं, जो कि चित्र 2 में दिखाया गया है, साइड शेल के समकोण पर किसी भी क्रॉस-सेक्शन पर मापा जाता है, जैसा कि नीचे निर्दिष्ट किया गया है:

0.5 +/20,000 या

2.0 मीटर, जो भी कम हो।

की न्यूनतम वैल्यू = 1.0 मीटर है

(9) तेल ईंधन पाइपिंग की लाइनें, जो जलयान के तल से कम से कम एच की दूरी पर स्थित हैं, जैसा कि उप-पैरा (6) में परिभाषित किया गया है, या जलयान के किनारे से कम से कम डब्ल्यू, जैसा कि उप-पैरा (7) औरउप-पैरा (8) में परिभाषित किया गया है, तेल ईंधन टैंक के भीतर या उसके तुरंत आस-पास वाल्व या इसी तरह के बंद करने वाले उपकरणों से सुसज्जित होनी चाहिए और ये वाल्व एक आसानी से सुलभ बंद स्थान से संचालन में लाए जाने में सक्षम होने चाहिए, जिसका स्थान खुले फ्रीबोर्ड या अधिरचना डेक को पार किए बिना नेविगेशन ब्रिज या प्रणोदन मशीनरी नियंत्रण स्थिति से सुलभ है और दूरस्थ नियंत्रण प्रणाली की विफलता (बंद स्थिति में विफल) की स्थिति में वाल्व बंद हो जाएंगे और जब टैंक में तेल ईंधन हो तो उन्हें किसी भी समय समुद्र में बंद रखा जाएगा, सिवाय इसके कि तेल ईंधन स्थानांतरण संचालन के दौरान उन्हें खोला जा सकता है।

(10) तेल ईंधन टैंकों में चूषण कुएं दूरी द्वारा परिभाषित सीमा रेखा के नीचे दोहरे तल में उभर सकते हैं, बशर्ते कि ऐसे कुएं यथासंभव छोटे हों और कुएं के तल और तल प्लेटिंग के बीच की दूरी 0.5 से कम न हो।

(11) उप-पैरा (6) या उप-पैरा (7) या उप-पैरा (8) के विकल्प के रूप में, जलयानों नीचे निर्दिष्ट आकस्मिक तेल ईंधन बहिर्वाह प्रदर्शन मानक का अनुपालन करना चाहिए, अर्थात्:-

(क) टक्कर या ग्राउंडिंग की घटना में तेल ईंधन प्रदूषण से सुरक्षा के स्तर का आकलन निम्नलिखित औसत तेल बहिर्वाह पैरामीटर के आधार पर किया जाएगा:

ओएम< .14ई-6.सी 600 3 के लिए .5,000 3 से कम है

ओएम< 0.010 5,000 मी^{3} के लिए

जहां: ओएम = औसत तेल बहिर्वाह पैरामीटर; और

सी = कुल तेल ईंधन मात्रा;

(ख) निम्नलिखित सामान्य धारणा औसत तेल बहिर्वाह पैरामीटर की गणना करते समय लागू होगी, अर्थात्:-

(i) जलयानों को बिना ट्रिम या हील के आंशिक भार रेखाड्राफ्ट डीपी पर लोड किया हुआ माना जाएगा

(ii) सभी तेल ईंधन टैंकों को उनकी आयतन क्षमता के 98% तक लोड किया गया माना जाएगा;

(iii) तेल ईंधन का नाममात्र घनत्व (ρ_n) आम तौर पर 1,000 किलोग्राम/मीटर^3 लिया जाएगा और यदि तेल ईंधन का घनत्व विशेष रूप से कम मूल्य तक सीमित है, तो कम मूल्य लागू किया जा सकता है; और

(iv) इन बहिर्वाह गणनाओं के प्रयोजन के लिए, प्रत्येक तेल ईंधन टैंक की पारगम्यता को 888818 के रूप में लिया जाएगा, जब तक कि अन्यथा सिद्ध न हो;

(ग) तेल बहिर्वाह मापदंडों को संयोजित करते समय निम्नलिखित मान्यताओं का उपयोग किया जाएगा, अर्थात्:-

(i) औसत तेल बहिर्वाह की गणना साइड क्षति और नीचे की क्षति के लिए स्वतंत्र रूप से की जाएगी और फिर एक गैर-आयामी तेल बहिर्वाह पैरामीटर में संयुक्त की जाएगी, जैसा कि निम्नानुसार है:

ओएम = (0.4 ओएमएस + 0.6 ओएमबी) /सी

जहां:

ओएमएस = साइड क्षति के लिए औसत बहिर्वाह, में;

= नीचे की क्षति के लिए औसत बहिर्वाह, में; और

सी = कुल तेल ईंधन मात्रा;

(ii) निचले नुकसान के लिए, 0 मीटर और 2.5 मीटर ज्वार की स्थितियों के लिए औसत बहिर्वाह के लिए स्वतंत्र गणना की जानी चाहिए, और फिर निम्नानुसार संयुक्त किया जाना चाहिए:

0.7 0.3 2.5

जहां:

(0) = 0 मीटर ज्वार की स्थिति के लिए औसत बहिर्वाह, और

(2.5) = - 2.5 एम ज्वार की स्थिति के लिए औसत बहिर्वाह, एम में।

(घ) साइड क्षति ओएमएस के लिए औसत बहिर्वाह की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

एन

ओ एम एस = ∑ पी एस(आई) ओ एस (आई)[एम³]

जहां:

आई - प्रत्येक तेल ईंधन टैंक का प्रतिनिधित्व करता है;

एन - तेल ईंधन टैंकों की कुल संख्या;

पीएस (आई) = साइड क्षति से तेल ईंधन टैंक आई में प्रवेश करने की संभावना, खंड (एफ) के अनुसार गणना की गई;

ओएस (आई) = तेल ईंधन टैंक आई के साइड क्षति से आउटफ्लो, जिसे 98% भरने पर तेल ईंधन टैंक आई में कुल मात्रा के बराबर माना जाता है;

(ड.) निचले नुकसान के लिए औसत बहिर्वाह की गणना प्रत्येक ज्वारीय स्थिति के लिए निम्नानुसार की जाएगी:

(i) ओ एम बी (ओ) = ∑पी बी (आई) ओ बी (आई) सी डी बी (आई) [एम^3]

जहां:

आई = विचाराधीनप्रत्येकतेलईंधनटैंककाप्रतिनिधित्वकरताहै;

एन = तेलईंधनटैंकोंकीकुलसंख्या;

पीबी (आई) = बॉटम क्षति से तेल ईंधन टैंक आई में प्रवेश करने की संभावना, खंड (जी) के अनुसार गणना की गई;

ओबी (आई) = तेल ईंधन टैंक से बहिर्वाह आई, एम 3 में, उप-खंड (i) के अनुसार गणना की गई; और

सीडीबी (आई) = उप-खंड (1) के आइटम (डी) में परिभाषित तेल कैप्चर के लिए कारक;

(ii) ओएमबी (2.5) = ∑पी बी(आई)ओ बी(आई) (आई) सी डी बी (आई) [एम^3]आई कहा पे: आई,एन,पी बी (आई) और सी डी बी (आई) = जैसा कि ऊपर उप-खंड (i) में परिभाषित किया गया है ओ बी (आई) = तेल ईंधन टैंक i से बहिर्वाह,एम3 में, ज्वारीय परिवर्तन के बाद;

(iii) प्रत्येक तेल ईंधन टैंक के लिए तेल बहिर्वाह ओबी (आई) की गणना दबाव संतुलन सिद्धांतों के आधार पर की जाएगी, जो निम्नलिखित मान्यताओं के अनुसा रहोगी, अर्थात्:-

(अ)जहाज को शून्य ट्रिम और हील के साथ फंसा हुआ माना जाएगा, जिस में ज्वारीय परिवर्तन से पहले फंसा हुआ ड्राफ्ट आंशिक भार रेखा ड्राफ्ट डीपी के बराबर होगा;

(आ) क्षति के बाद तेल ईंधन स्तर की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

एचएफ = {(डीपी+ टीसी - जेडएल) (पीएस)}/पीएन

जहां:

एचएफ = तेल ईंधन की सतह की ऊंचाई, एमएल में;

टीसी =ज्वारीय परिवर्तन, मीटरमें। ज्वार में कमी को न कारात्मक मूल्यों के रूप में व्यक्त किया जाएगा;

जेडएल = तेल ईंधन टैंक में आधार रेखा से ऊपर सब से निचले बिंदुकी ऊंचाई, मीटर में;

पीएस = समुद्री जल का घनत्व, 1,025 किलोग्राम/3 के रूप में लियाजाना है; और

पीएन = तेल ईंधन का नाम मात्र घनत्व, खंड (ख) के उप-खंड (iii) में संदर्भित;

(इ)निचले शेल प्लेटिंग को बांधने वाले किसी भीटैं क के लिए तेलब हिर्वा हओबी (आई) निम्नलिखित सूत्र से कम नहीं लिया जाएगा, लेकिन टैंक क्षमता से अधिक नहीं होगा:

ओबी (1) = एचडब्ल्यूए

जहां:

एचडब्ल्यू = 1.0 एम, जबवाईबी = 0

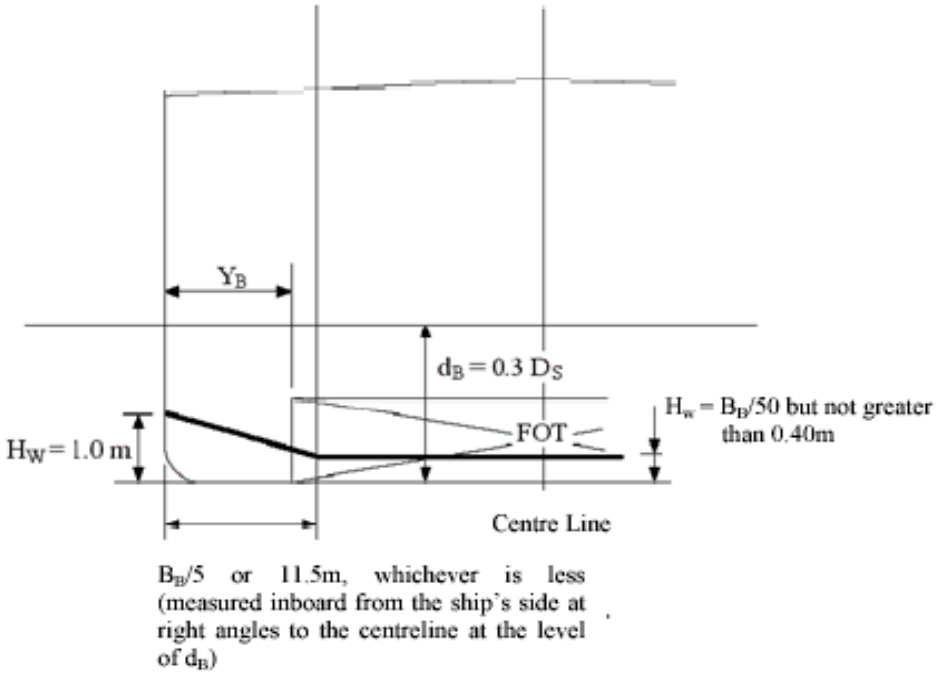
एचडब्ल्यू =बीबी/50 लेकिन 0.4 मीटर से अधिक नहीं, जबवाईबीबीबी/5 या 11.5 मीटर से अधिक है, जो भी कम है

जहां, "एचडब्ल्यू" को मिडशिप फ्लैट बॉटम लाइन से ऊपर की ओर मापा जाना है तथा बिल्ज क्षेत्र के मोड़ में और बिल्ज के स्पष्ट रूप से परिभाषित मोड़ के बिना स्थानों पर, एचडब्ल्यू को मिडशिप फ्लैट बॉटम के समानांतर एक रेखा से मापा जाना है, जैसा कि चित्र 1 में दूरी "एच" के लिए दिखाया गया है।

वाईबी मान आउटबोर्ड बीबी/5 या 11.5 मीटर के लिए, जो भी कम हो, एचडब्ल्यू को रैखिक रूप से इंटरपोलेट किया जाना है।

वाईबी, तेल ईंधन टैंक की लंबाई पर वाईबी का न्यूनतम मूल्य है, जहाँ किसी भी दिए गए स्थान पर, वाईबी जलरेखा डीबी पर साइड शेल और जलरेखा डीबी पर या उससे नीचे टैंक के बीच अनुप्रस्थ दूरी है।

ए टैंक के तल से एचडब्ल्यू के स्तर तक तेल ईंधन टैंक का अधिकतम क्षैतिज प्रक्षेपित क्षेत्र। =



चित्र 3 - उप-खंड *(iii) के खंड (ड.) के उद्देश्य के लिए न्यूनतम तेल बहिर्वाह की गणना के लिए आयाम।*

(ई) नीचे की क्षति के मामले में, तेल ईंधन टैंक से बहिर्वाह का एक हिस्सा गैर-तेल डिब्बों द्वारा पकड़ा जा सकता है और इस प्रभाव को प्रत्येक टैंक के लिए कारक सीडीबी (आई) के अनुप्रयोग द्वारा अनुमानित किया जाता है, जिसे निम्नानुसार लिया जाएगा:

सीडीबी (आई) = गैर-तेल डिब्बों से नीचे से घिरे तेल ईंधन टैंकों के लिए 0.6;

अन्यथा सीडीबी(आई) = 1।

(च) साइड क्षति से एक डिब्बे के उल्लंघन की संभावना पीएस की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

(i) पीएस = पीएसएल × पीएसवी × पीएसटी

जहां:

पीएसएल = (1 - पीएसएफ - पीएसए) = संभावना है कि क्षति क्षैतिज क्षेत्र में विस्तारित होगी जो एक्सए और एक्सएफसे घिराहै;

पीएसवी = (1 - पीएसयू - पीएसएल) = संभावना है कि क्षति ज़ेडएल और ज़ेडयू से घिरे ऊर्ध्वाधर क्षेत्र में विस्तारित होगी;

पीएसटी = (1 - पीएसवाई) = संभावना है कि नुकसान वाई द्वारा परिभाषित सीमा से परे अनुप्रस्थ रूप से विस्तारित होगा;

(ii) पीएसए, पीएसएफ, पीएसयू और पीएसएल का निर्धारण उप-खंड (iii) में दिए गए साइड क्षति के लिए संभावनाओं की तालिका से रैखिक अंतर्वेशन द्वारा किया जाएगा, और पीएसवाई की गणना उक्त उप-खंड (iii) में दिए गए सूत्रों से की जाएगी, जहां:

पीएसए = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से स्थान एक्सए/एल के पीछे होगा

पीएसएफ = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से स्थान के आगे स्थित होगा

पीएसएल = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से टैंक के नीचे होगा;

पीएसयू = संभावना नुकसान पूरी तरह से टैंक के ऊपर होगा; और

पीएसवाई = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से टैंक के बाहर होगा:

बशर्ते कि डिब्बे की सीमाएं एक्स(ए), एक्स(एफ), जेड(एल),जेड(यू) और वाई विकसित की जाएंगी

एक्सए = एल के पीछे के टर्मिनल से डिब्बे के सबसे पीछे के बिंदु तक की अनुदैर्ध्य दूरी, मीटर में;

एक्सएफ = एल के पीछे के टर्मिनल से डिब्बे पर विचार किए जा रहे सबसे आगे के बिंदु तक की देशांतर दूरी, मीटर में;

जेडएल = मोल्डेड बेसलाइन से विचार किए जा रहे डिब्बे के सबसे निचले बिंदु तक की ऊर्ध्वाधर दूरी, मीटर में। जहां ज़ल, डीएस से अधिक है, ज़ल को डीएस के रूप मेंलिया जाएगा;

जेडयू= मोल्डेड बेसलाइन से विचार किए जा रहे डिब्बे के उच्चतम बिंदु तक की ऊर्ध्वाधर दूरी, मीटर में। जहां ज़ू, डीएस से अधिक है, ज़ूको डीएस के रूप मेंलियाजाएगा; और,

वाई= विचाराधीन डिब्बे और साइड शेल के बीच सेंटरलाइन पर समकोण पर मापी गई न्यूनतम क्षैतिज दूरी, मीटर में:

सममित टैंक व्यवस्था के लिए आगे की टोपी प्रदान की गई है, पोत के केवल एक तरफ के लिए नुकसान पर विचार किया जाता है, जिसमें सभी आयामों को उस तरफ से मापा जाना है और

असममित व्यवस्था के लिए, संगठन द्वारा अपनाए गए आकस्मिक तेल बहिर्वाह प्रदर्शन से संबंधित मामलों पर व्याख्यात्मक नोट्स का संदर्भ दिया गया है:

यह भी प्रावधान है कि, बिलज के मोड़ के तरीके से, आधार रेखा से ऊपर की दूरी एच से नीचे विचार करने की आवश्यकता नहीं है, जहां एच बी/10, 3 मीटर या टैंक के शीर्ष में से कम है।

(iii) साइड क्षति के लिए संभावनाओं की तालिका

एक्सए/एल	पी$_{एसए}$		एक्सएफ/एल	पी$_{एसएफ}$		1/डी.एस	पी$_{एसएल}$		जे$_{ड}$यू$_{/डीएस}$	पी$_{एसयू}$
0.00	0.000		0.00	0.967		0.00	0.000		0.00 0	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

पीएसवाई की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

पीएसवाई = (24.96 - 199.6) (वाई/बी एस) (वाई/बी एस) 0.05 के लिए वाई/बी एस से कम है

पीएसवाई = 0.749 + {5 - 44.4 (वाई/बी एस - 0.05)} ((वाई/बी एस) - 0.05 } 0.05 <वाई/बी एस< 0.1 } के लिए

पीएसवाई = 0.888 + 0.56 (वाई/बीएस - 0.1) वाई/बीएस के लिए 0.1 से अधिक है

पीएसवाई को 1 से अधिक नहीं लिया जाना चाहिए।

(छ:नीचे की क्षति से एक डिब्बे के उल्लंघन की संभावना पीबी की गणना निम्नानुसार की जाएगी (

(i) पीबी पीबीएल =× पीबीटी × पीबीवी

जहां:

पीबीएल) =1 - पीबीएफ क्षति क्षैतिज क्षेत्र में विस्तारित होगी जो एक्सए और एक्सएफ संभावना है कि = (पीबीए -

से घिरा है;

पीबीटी) =1 - पीबीपी संभावना है कि नुकसान वाईपी और वाईएस से बंधे अनुप्रस्थ क्षेत्र में = (पीबीएस -

विस्तारित होगा; और

पीबीवी) =1 - पीबीज़सीमा से ऊपर लंबवत रूप से विस्तारित होगी संभावना है कि क्षति ज़ेड द्वारा परिभाषित = (;

(ii) पीबीए, पीबीएफ, पीबीपी और पीबीएस को खंड) खंड-के उप (एफ)ii) में नीचे की क्षति के लिए संभावनाओं की तालिका से रैखिक अंतर्वेशन द्वारा निर्धारित किया जाएगा, और खंड) खंड-के उप (एफ)ii) में दिए गए सूत्रों से पीबीज़ की गणना की जाएगी:

पीबीए एल के पीछे होगा/संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से स्थान एक्सए =

पीबीएफ एल के आगे होगा/संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से स्थान एक्सएफ =

पीबीपी संभावना है कि नुकसान टै =ंक के पोर्ट पर पूरी तरह से होगा

पीबी स्टारबोर्ड टैंक में होगा संभावना कि नुकसान पूरी तरह से =; और

पीबीज़ :संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से टैंक के नीचे होगा =

बशर्ते कि डिब्बे की सीमाएं एक्स(ए), एक्स(एफ), वाई(पी), वाई और जेड को निम्नानुसार विकसित किया (एस) जाएगा:

के खंड) खंड-के उप (एफ)ii) में संदर्भित एक्सए और एक्सएफ;

वाईपी सबसे बिंदु से-जलरेखा के नीचे या उसके नीचे स्थित डिब्बे के पोर्ट =, जहाज की सेंटरलाइन के बीबी/2 से स्टारबोर्ड पर स्थित एक ऊर्ध्वाधर विमान तक की अनुप्रस्थ दूरी;

वाईएस = जलरेखा पर या उसके निचे स्थित डिब्बे के स्टारबोर्ड-सबसे अधिक बिंदु से, बीबी/2 से जहाज की सेंटरलाइन के स्टारबोर्ड तक स्थित एक ऊर्ध्वाधर विमान तक की अनुप्रस्थ दूरी; और

= डिब्बे की लंबाई पर के न्यूनतम मान, जहां, किसी भी दिए गए देशांतर स्थान पर, उस देशांतर स्थान पर निचले शेल के निचले बिंदु से डिब्बे के निचले बिंदु तक की ऊर्ध्वाधर दूरी है।

(iii) नीचे क्षति के लिए संभावनाओं की तालिका

एक्सए/एल	पी$_{बीए}$		एक्सएफ/एल	पी$_{बीएफ}$		वाईपी$_{/बीबी}$	पी$_{बीपी}$		वाईएस$_{/बीबी}$	पी$_{बी}$
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

पीबीजेड की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

14.5 67/डीएस) (0.1 0.1) के लिए

0.78 + 1.1 (/- 0.1) z/DS > 0.1 के लिए

पीबीज़ को 1 से अधिक नहीं लिया जाना चाहिए।

(ज) रखरखाव और निरीक्षण के प्रयोजन के लिए, कोई भी तेल ईंधन टैंक जो बाहरी शेल प्लेटिंग की सीमा से बाहर नहीं है, उप-पैरा (6) में एच के न्यूनतम मूल्य से नीचे के शेल प्लेटिंग के करीब नहीं स्थित होगा और उप-पैरा (7) या उप-पैरा (8) में लागू न्यूनतम मूल्य से साइड शेल प्लेटिंग के करीब नहीं होगा।

(12) इस अनुसूची के अनुसार बनाए जाने वाले जहाजों के डिजाइन और निर्माणको मंजूरी देने में, महानिदेशक को विंग और डबल बॉटम टैंकों या स्थानों के रखरखाव और निरीक्षण की आवश्यकता सहित सामान्य सुरक्षा पहलुओं का उचित ध्यान रखना चाहिए।

3. मानक डिस्चार्ज कनेक्शन- रिसेप्शन सुविधाओं के पाइपों को मशीनरी बिलग और मल टैंकों से अवशेषों के लिए पोत की डिस्चार्ज पाइपलाइन से जोड़ने में सक्षम बनाने के लिए, दोनों लाइनों को निम्नलिखित सारणी के अनुसार एक मानक डिस्चार्ज कनेक्शन से फिट किया जाएगा, अर्थात्: -

सारणी

डिस्चार्ज कनेक्शन के लिए फ्लैंज के मानक आयाम

विवरण	आयाम
बाहरी व्यास	215 मिमी
आंतरिक व्यास	बाहरी पाइप व्यास के अनुसार
बोल्ट सर्कल व्यास	183 मिमी
फ्लैंज में स्लॉट	6 छेद 22 मिमी व्यास के ऊपर दिए गए व्यास के बोल्ट सर्कल पर समान दूरी पर रखे गए, फ्लैंज परिधि में स्लॉटेड। स्लॉट की चौड़ाई 22 मिमी होनी चाहिए
फ्लेंज मोटाई	20 मिमी
बोल्ट और नट: मात्रा, व्यास	6, प्रत्येक 20 मिमी व्यास और उपयुक्त लंबाई का
फ्लेंज को अधिकतम 125 मिमी के आंतरिक व्यास तक पाइपों को स्वीकार करने के लिए डिज़ाइन किया जाएगा और यह एक सपाट चेहरे वाले स्टील या अन्य समकक्ष सामग्री का होगा। यह फ्लैंज, तेल-रोधी सामग्री के एक गैस्केट के साथ, 6 किग्रा/सेमी^{2} 600 केपीए के सेवा दबाव के लिए उपयुक्त होगा।	

भाग-ख

उपस्कर

4. तेल छानने का उपस्कर

(1) उप-पैरा (3) में निर्दिष्ट को छोड़कर, 400 सकल टन भार और उससे अधिक लेकिन 10,000 सकल टन भार से कम के किसी भी पोत को उप-पैरा (6) के अनुसार तेल फ़िल्टरिंग उपस्कर से सुसज्जित किया जाएगा:

परंतु कि ऐसा कोई पोत, जो पैरा 6 के उप-पैरा (2) के अनुसार तेल ईंधन टैंकों में रखे गए बैलास्ट के पानी को समुद्र में छोड़ सकता है, उप-पैरा (2) के उपबंधों का पालन करेगा।

(2) उप-पैरा (3) में निर्दिष्ट को छोड़कर, दस हजार सकल टन भार और उससे अधिक के किसी भी पोत को उप-पैरा (7) के अनुसार तेल फ़िल्टरिंग उपस्कर से सुसज्जित किया जाएगा।

(3) जलयान, जैसे होटल जलयान, भंडारण जलयान, आदि, जो गैर-स्धोरा-वाहक स्थानांतरण यात्राओं के लिए स्थिर हैं, उन्हें तेल फ़िल्टरिंग उपस्कर प्रदान नहीं किया जाएगा:

परंतु ऐसे जलयानों को महानिदेशक की संतुष्टि के लिए, रिसेप्सन सुविधाओं के लिए बाद में निर्वहन के लिए तैलीय बिल्ज पानी के बोर्ड पर कुल प्रतिधारण के लिए पर्याप्त मात्रा का एक होल्डिंग टैंक प्रदान किया जाएगा।

(4) महानिदेशक यह सुनिश्चित करेगा कि 400 टन से कम सकल टन भार वाले पोतों को यथासंभव तेल या तैलीय मिश्रण को अपने साथ रखने या उन्हें पैरा 5 के उप-पैरा (6) की आवश्यकताओं के अनुसार छोड़ने के लिए सुसज्जित किया गया है।

(5) महानिदेशक निम्नलिखित के संबंध में उप-पैरा (1) और (2) के उपबंधों को माफ कर सकता है

(क) कोई भी जलयान जो विशेष क्षेत्रों या आर्कटिक सागरके भीतर यात्रा पर विशेष रूप से लगा हुआ है; या

(ख) उच्च गति वाले जलयानों के लिए अंतर्राष्ट्रीय सुरक्षा संहिता (या अन्यथा इन नियमों के दायरे में आकार और डिजाइन के संबंध में) के अधीन प्रमाणित कोई भी पोत 24 घंटे से अधिक के टर्न-अराउंड समय के साथ निर्धारित सेवा पर लगा हुआ है और इन जलयानों के लिए गैर-यात्री या स्धोरा-वाहक स्थानान्तरण यात्राओं को भी कवर करता है:

परंतु कि निम्नलिखित शर्तों का पालन किया जाएगा, अर्थात्:-

(i) जलयान में एक होल्डिंग टैंक लगा है, जिसकी मात्रा महानिदेशक की संतुष्टि के लिए पर्याप्त है, ताकि तेलयुक्त पेंदे के पानी को पूरी तरह से जलयान पर रखा जा सके;

(ii) सभी तैलीय पेंदे पानी में रिसेप्शन सुविधाओं में डिस्चार्ज के लिए बोर्ड पर रखा जाता है;

(iii) महानिदेशक ने निर्धारित किया है कि ऐसे तेलयुक्त बिलग पानी को पर्याप्त संख्या में पत्तनों या टर्मिनलों पर प्राप्त करने के लिए पर्याप्त रिसेप्शन सुविधाएं उपलब्ध हैं, जिन पर पोत आता है;

(iv) अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र, जब आवश्यक हो, इस प्रभाव के लिए पृष्ठांकित किया जाता है कि पोत विशेष क्षेत्रों या आर्कटिक सागर के भीतर यात्राओं पर विशेष रूप से लगा हुआ है या इस पैरा के प्रयोजन के लिए एक उच्च गति वाले शिल्प के रूप में स्वीकार किया गया है और सेवा की पहचान की गई है; और

(v) मात्रा, समय और डिस्चार्ज का पत्तन तेल अभिलेख बुक भाग। में अभिलिखित किया जाता है।

(6) उप-पैरा (1) में उल्लिखित तेल छानने का उपस्कर केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित डिजाइन का होगा और ऐसा होगा जो यह सुनिश्चित करेगा कि प्रणाली से गुजरने के बाद समुद्र में छोड़े गए किसी भी तैलीय मिश्रण में तेल की मात्रा पंद्रह भाग प्रति मिलियन से अधिक नहीं है:

परंतु ऐसे उपस्कर के डिजाइन पर विचार करते समय, महानिदेशक को संगठन द्वारा अनुशंसित विनिर्देश का ध्यान रखना चाहिए।

(7) उप-पैरा (2) में संदर्भित तेल फ़िल्टरिंग उपस्कर उप-पैरा (6) के उपबंधों का पालन करेगा और इसके अतिरिक्त, यह संकेत देने के लिए अलार्म व्यवस्था के साथ प्रदान किया जाएगा कि स्तर कब बनाए नहीं रखा जा सकता है और ऐसी प्रणाली में यह सुनिश्चित करने के लिए व्यवस्था भी प्रदान की जाएगी कि बहि:स्राव का तेल सामग्री पंद्रह भाग प्रति मिलियन से अधिक होने पर तेल मिश्रण का कोई भी निस्सारण स्वचालित रूप से बंद हो जाए:

परंतु ऐसे उपस्कर और व्यवस्था के डिजाइन पर विचार करते समय, महानिदेशक को संगठन द्वारा अनुशंसित विनिर्देश का ध्यान रखना चाहिए।

भाग - ग

तेल के परिचालन निस्सारण का नियंत्रण

5. तेल के निस्सारण का नियंत्रण

(1) इस पैरा के नियम 5 और उप-पैरा (2), (3) और (6) के उपबंधों के अधीन, जलयानों से तेल या तैलीय मिश्रणों का समुद्र में निस्सारण निषिद्ध होगा।

आर्कटिक सागर के अतिरिक्त विशेष क्षेत्रों के बाहर निस्सारण

(2) 400 सकल टन भार और उससे अधिक केजलयानों से विशेष क्षेत्रों के बाहर समुद्र में तेल या तेलयुक्त मिश्रणों का कोई भी निस्सारण निषिद्ध होगा, सिवाय तब जब निम्नलिखित सभी शर्तें पूरी हो जाएं, अर्थात्:-

(क) जलयान रास्ते में आगे बढ़ रहा है;

(ख) तेल युक्त मिश्रण को पैरा 4 की आवश्यकताओं के अनुसार तेल छानने के उपस्कर के माध्यम से संसाधित किया जाता है;

(ग) विघटन के बिना अपशिष्ट जल की तेल की मात्रा पंद्रह भाग प्रति मिलियन से अधिक नहीं है;

(घ) तेल युक्त मिश्रण तेल टैंकरों पर स्धोरा पंप-रूम बिलगे से उत्पन्न नहीं होता है; और

(ड.) तेल टैंकरों के मामले में, तैलीय मिश्रण को तेल स्धोरा अवशेषों के साथ नहीं मिलाया जाता है।

विशेष क्षेत्रों में निस्सारण

(3) 400 सकल टन भार और उससे अधिक के जलयानों से विशेष क्षेत्रों में समुद्र में तेल या तेलयुक्त मिश्रणों का कोई भी निस्सारण निषिद्ध होगा, सिवाय तब जब निम्नलिखित सभी शर्तें पूरी हो जाएं, अर्थात्:-

(क) जलयान रास्ते में आगे बढ़ रहा है;

(ख) तेल युक्त मिश्रण को पैरा 4 के उप-पैरा (7) की आवश्यकताओं के अनुसार तेल छानने के उपस्कर के माध्यम से संसाधित किया जाता है

(ग) विघटन के बिना अपशिष्ट जल की तेल की मात्रा पंद्रह भाग प्रति मिलियन से अधिक नहीं है;

(घ) तेल युक्त मिश्रण तेल टैंकरों पर स्धोरा पंप-रूम बिलगे से उत्पन्न नहीं होता है, और

(ड.) तेल टैंकरों के मामले में, तैलीय मिश्रण को तेल स्धोरा अवशेषों के साथ नहीं मिलाया जाता है।

(4) अंटार्कटिक क्षेत्र के संबंध में, किसी भी पोत से समुद्र में तेल या तैलीय मिश्रणों का कोई भी निस्सारण निषिद्ध होगा।

(5) इन नियमों में कुछ भी किसी जलयान को, जो केवल एक यात्रा पर है, जो विशेष क्षेत्र में है, उप-पैरा (2) के उपबंधों के अनुसार विशेष क्षेत्र के बाहर निस्सारण करने से नहीं रोकेगा।

अंटार्कटिक क्षेत्र और आर्कटिक सागरको छोड़कर सभी क्षेत्रों में 400 सकल टन भार से कम के जलयानों के लिए आवश्यकताएं

(6) अंटार्कटिक क्षेत्र को छोड़कर सभी क्षेत्रों में, 400 सकल टन भार से कम के पोत के मामले में, तेल और सभी तैलीय मिश्रण या तो बाद में रिसेप्शन सुविधाओं में निस्सारण के लिए बोर्ड पर रखे जाएंगे या निम्नलिखित उपबंधों के अनुसार समुद्र में छोड़ दिए जाएंगे, अर्थात्:-

(क) जलयान रास्ते में आगे बढ़ रहा है;

(ख) जलयान में केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित डिजाइन के उपस्कर कार्यरत हैं जो यह सुनिश्चित करेंगे कि बिना पतला किए अपशिष्ट जल में तेल की मात्रा पंद्रह भाग प्रति मिलियन से अधिक न हो;

(ग) तेल युक्त मिश्रण तेल टैंकरों पर स्धोरा पंप-रूम के पेंदे से उत्पन्न नहीं होता है; और

(घ) तेल टैंकरों के मामले में, तैलीय मिश्रण को तेल स्धोरा अवशेषों के साथ नहीं मिलाया जाता है।

सामान्य आवश्यकताएं

(7) जब भी किसी पोत या उसके पीछे के निकटवर्ती क्षेत्र में पानी की सतह पर या उसके नीचे तेल के दृश्यमान निशान देखे जाते हैं, तो महानिदेशक यथासंभव शीघ्रता से इस मुद्दे से संबंधित तथ्यों की जांच करेगा कि क्या इन नियमों के उपबंधों का उल्लंघन हुआ है और ऐसी जांच में विशेष रूप से, हवा और समुद्री परिस्थितियों, पोत के ट्रैक और गति, आसपास के क्षेत्र में दृश्यमान निशान के अन्य संभावित स्रोत और कोई प्रासंगिक तेल निस्सारणअभिलेख शामिल होंगे।

(8) समुद्र में किसी भी निस्सारण में रसायन या अन्य पदार्थ मात्रा या सांद्रता में नहीं होने चाहिए, जो समुद्री पर्यावरण के लिए खतरनाक हैं या रसायन या अन्य पदार्थ इन नियमों में निर्दिष्ट निस्सारण की शर्तों को दरकिनार करने के उद्देश्य से पेश किए गए हैं।

(9) तेल अवशेष, जिन्हें इस पैरा के अनुपालन में समुद्र में नहीं छोड़ा जा सकता है, को बाद में रिसेप्शन सुविधाओं में निस्सारण के लिए बोर्ड पर रखा जाएगा।

6. तेल और बैलास्ट के पानी का पृथक्करण और अग्रभाग टैंकों में तेल का वहन —

(1) उप-पैरा (2) में दिए गए को छोड़कर, 31 दिसंबर, 1979 के बाद वितरित किएगए 4000 सकल टन भार और उससे अधिक के जलयानों में तेल टैंकरों के अतिरिक्त, और 31 दिसंबर, 1979 के बाद वितरित किए गए 150 सकल टन भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों में, किसी भी तेल ईंधन टैंक में कोई बैलास्ट पानी नहीं ले जाया जाएगा।

(2) जहां बड़ी मात्रा में तेल ईंधन ले जाने की आवश्यकता होती है, जिससे बैलास्ट पानी ले जाना आवश्यक हो जाता है जो किसी भी तेल ईंधन टैंक में साफ बैलास्ट नहीं है, ऐसे बैलास्ट पानी को पैरा 5 के अनुसार रिसेप्शन सुविधाओं में या समुद्र में पैरा 4 के उप-पैरा (2) में निर्दिष्ट उपस्कर का उपयोग करके छोड़ा जाएगा, और इस प्रभाव के लिए तेल अभिलेख बुक में प्रविष्टि की जाएगी।

(3) 400 सकल टन भार और उससे अधिक के पोत में, जिसके लिए संरचनासंविदा 1 जनवरी, 1982 के बाद रखा जाता है या, संरचनासंविदा के अभाव में, जिसका कील बिछाया जाता है या जो 1 जुलाई, 1982 के बाद संरचना के समान चरण में है, तेल को फोरपीक टैंक या टक्करपोतभीत के आगे टैंक में नहीं ले जाया जाएगा।

(4) उप-पैरा (1) और (3) के उपबंधों के अधीन किए गए जलयानों के अतिरिक्त अन्य सभी जलयानों को उन उप-पैरा के उपबंधों का जहां तक उचित और व्यवहार्य हैपालन करना चाहिए।

7. तेल अभिलेख पुस्तिका, भाग-I - मशीनरी स्पेस प्रचालन —

(1) 150 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक तेल टैंकर और 400 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक पोत को एक तेल अभिलेख बुक, भाग - मशीनरी स्पेस प्रचालन प्रदान किया जाएगा:

परंतु तेल अभिलेख बुक भाग, चाहे पोत की आधिकारिक लॉग-बुक के एक भाग के रूप में या एक इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख बुक के रूप में जिसे संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए प्रशासन द्वारा अनुमोदित किया जाएगा, या अन्यथा, चौथी अनुसूची में निर्दिष्ट रूप में होगा।

(2) तेल अभिलेख बुक-भाग-प्रत्येक अवसर पर, यदि उचित हो तो, टैंक-से-टैंक के आधार पर, जब भी पोत में निम्नलिखित मशीनरी स्थान संचालन में से कोई भी होता है, अर्थात्

(क) तेल ईंधन टैंकों की बैलास्ट या सफाई;

(ख) तेल ईंधन टैंकों से गंदे बैलास्ट या सफाई पानी का निस्सारण;

(ग) तेल अवशेष या तलछट का संग्रह और निपटान;

(घ) मशीनरी स्थानों में जमा हुए बिलज पानी का पानी बाहर निकालना या निपटान; और

(ड.) ईंधन या थोक स्नेहक तेल की बंकरिंग।

(3) नियम 5 में संदर्भित तेल या तेलयुक्त मिश्रण के निस्सारण की स्थिति में या उस नियम द्वारा अपवादित नहीं किए गए तेल के आकस्मिक या अन्य असाधारण निस्सारण की स्थिति में, ऐसे निस्सारण की परिस्थितियों और कारणों का एक विवरण तेल अभिलेख बुक भाग में किया जाएगा।

(4) उप-पैरा (2) में वर्णित प्रत्येक प्रचालन को बिना किसी देरी के तेलअभिलेख बुक भाग में पूरी तरह से अभिलेख किया जाएगा ताकि उस प्रचालन के लिए उपयुक्त पुस्तक में सभी प्रविष्टियां पूरी हो जाएं और प्रत्येक पूर्ण प्रचालन पर संबंधित संचालन के प्रभारी अधिकारी या अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे और प्रत्येक पूर्ण पृष्ठ या इलेक्ट्रॉनिक प्रविष्टियों के समूह पर जलयानों के मास्टर द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे।

(5) तेल छानने वाले उपस्कर की किसी भी विफलता को तेल अभिलेख बुक भाग-I में अभिलिखित किया जाना चाहिए।

(6) तेल अभिलेख बुक भाग-I में, ऐसी जगह पर रखा जाएगा जो सभी उचित समय पर निरीक्षण के लिए आसानी से उपलब्ध हो और, टो के अधीन मानव रहित जलयानों के मामले में, इसे जलयान पर रखा जाएगा और इसे अंतिम प्रविष्टि के बाद तीन वर्ष की अवधि के लिए संरक्षित किया जाएगा।

(7) सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति किसी भी जलयान पर तेल अभिलेख बुक भाग-1 का निरीक्षण कर सकता है जिस पर ये नियम लागू होते हैं जब जलयान किसी भारतीय पत्तन या अपतटीय टर्मिनलों में होता है और उस पुस्तक में किसी प्रविष्टि की एक प्रति बना सकता है और जलयान के मास्टर से यह प्रमाणित करने की मांग कर सकता है कि प्रतिलिपि ऐसी प्रविष्टि की सही प्रति है।

(8) इस प्रकार की गई कोई भी प्रति जो जलयान के मास्टर द्वारा जलयान की तेल अभिलेख बुक भाग में प्रविष्टि की सच्ची प्रति के रूप में प्रमाणित की गई है, प्रविष्टि में बताए गए तथ्यों के साक्ष्य के रूप में किसी भी न्यायिक कार्यवाही में स्वीकार्य होगी।

(9) तेल अभिलेख पुस्तिका भाग-I के निरीक्षण और सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रमाणित प्रति की प्राप्ति यथासंभव शीघ्रता से की जाएगी जिससे पोत में अनुचित देरी न हो और अधिनियम की धारा 135 की उपधारा (2) के उपबंध तदनुसार लागू होंगे।

अध्याय - 2

तेल टैंकरों के स्धोरा क्षेत्र के लिए आवश्यकताएं

भाग - क

संरचना

8. पृथक बैलास्ट टैंक —

(1) 20,000 टन कुल भार और उससे अधिक के प्रत्येक कच्चे तेल टैंकर और 30,000 टन कुल भार और उससे अधिक के प्रत्येक उत्पाद वाहक को 1 जून, 1982 के बाद वितरित किया जाएगा, अलग-अलग बैलास्ट टैंक प्रदान किया जाएगा और उप-पैरा (2), (3) और (4), या (5) के उपबंधों का अनुपालन किया जाएगा।

(2) पृथक बैलास्ट टैंकों की क्षमता इस प्रकार निर्धारित की जाएगी कि सिवाय उप-पैरा (3) या उप-पैरा (4) में दिए गए उपबंधों के पोत बैलास्ट जल के लिए स्धोरा टैंकों के उपयोग का सहारा लिए बिना बैलास्ट यात्राओं पर सुरक्षित रूप से काम कर सके,:

परंतु सभी मामलों में, अलग-अलग बैलास्ट टैंकों की क्षमता ऐसी होगी कि, यात्रा के किसी भी हिस्से में किसी भी बैलास्ट की स्थिति में, जिसमें केवल हल्के वजन और अलग-अलग बैलास्ट वाली स्थितियां शामिल हैं, पोत के ड्राफ्ट और ट्रिम निम्नलिखित आवश्यकताओं को पूरा करेंगे, अर्थात्: -

(क) मीटर में ढाला गया ड्राफ्ट (बिना किसी पोत के विरूपण को ध्यान में रखे) से कम नहीं होगा:

d_m= 2.0 + 0.0d_m2 0.02

(ख) आगे और पीछे के लंबवत पर डुबाव, खंड (क) में निर्दिष्ट अनुसार, मध्य-पोत के बीच के डुबाव द्वारा निर्धारित किए गएd_m ड्राफ्ट के अनुरूप होंगे, जो 0.015 से अधिक नहीं होने वाले स्टर्न द्वारा ट्रिम के साथ जुड़ा हुआ होगा; और

(ग) किसी भी स्थिति में, बाद के लंबवत पर डुबाव नोदक के पूर्ण निमज्जन को प्राप्त करने के लिए आवश्यकता से कम नहीं होगा।

(3) किसी भी स्थिति में स्धोरा टैंकों में बैलास्ट का पानी नहीं ले जाया जाएगा, सिवाय —

(क) दुर्लभ यात्राओं पर जब मौसम की स्थिति इतनी गंभीर होती है कि, मास्टर की राय में, जलयान की सुरक्षा के लिए स्धोरा टैंकों में अतिरिक्त बैलास्ट पानी ले जाना आवश्यक होता है; और

(ख) असाधारण मामलों में, जहां तेल टैंकर के संचालन का विशेष चरित्र उप-पैरा (2) के अधीन आवश्यक मात्रा से अधिक बैलास्ट पानी ले जाना आवश्यक बनाता है, परंतु तेल टैंकर का ऐसा संचालन संगठन द्वारा स्थापित असाधारण मामलों के अधीन आता है:

परंतु ऐसे अतिरिक्त बैलास्ट जल को पैरा 24 की आवश्यकताओं के अनुपालन में संसाधित और निस्सारण किया जाएगा और पैरा 26 में संदर्भित तेल अभिलेख बुक भाग में प्रविष्टि की जाएगी।

(4) कच्चे तेल टैंकरों के मामले में, उप-पैरा (3) में अनुमत अतिरिक्त बैलास्ट केवल स्धोराटैंकों में ही ले जाई जाएगी यदि ऐसे टैंकों को तेल उतारने वाले पत्तन या टर्मिनल से प्रस्थान से पहले पैरा 25 के अनुसार कच्चे तेल से धोया गया है।

(5) उप-पैरा (2) के उपबंधों के किसी बात के होते हुए भी, 150 मीटर से कम लंबाई वाले तेल टैंकरों के लिए अलग-अलग बैलास्ट की शर्तें महानिदेशक की संतुष्टि के लिए होंगी।

(6) उप-पैरा (7) के उपबंधों के अधीन, 1 जून, 1982 को या उससे पहले वितरित 40,000 टन कुलभार और उससे अधिक के प्रत्येक कच्चे तेल टैंकर को अलग-अलग बैलास्ट टैंक प्रदान किए जाएंगे और उप-पैरा (2) और (3) की आवश्यकताओं का पालन किया जाएगा।

(7) उप-पैरा (6) में उल्लिखित कच्चे तेल के टैंकर, अलग टैंक प्रदान किए जाने के बदले, पैरा 23 और 25 के अनुसार कच्चे तेल की सफाई का उपयोग करके स्धोरा टैंक सफाई प्रक्रिया के साथ काम कर सकते हैं जब तक कि कच्चे तेल के टैंकर का आशय कच्चे तेल की सफाई के लिए उपयुक्त नहीं हो।

(8) 1 जून 1982 को या उससे पहले वितरित 40,000 टन कुलभार और उससे अधिक के प्रत्येक उत्पाद वाहक को अलग-अलग बैलास्ट टैंक प्रदान किए जाएंगे और उप-पैरा (2) और (3) की आवश्यकताओं का पालन किया जाएगा, या वैकल्पिक रूप से, निम्नलिखित उपबंधों के अनुसार समर्पित स्वच्छ बैलास्ट टैंकों के साथ काम किया जाएगा, अर्थात्:-

(क) उत्पाद वाहक के पास उप-अनुच्छेद (2) और (3) की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, केवल साफ बैलास्ट के परिवहन के लिए समर्पित पर्याप्त टैंक क्षमता होनी चाहिए;

(ख) समर्पित स्वच्छ बैलास्ट टैंकों के लिए व्यवस्था और परिचालन प्रक्रियाएं महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट आवश्यकताओं का अनुपालन करेंगी जिसमें संगठन द्वारा अपनाए गए समर्पित स्वच्छ बैलास्ट टैंकों वाले तेल टैंकरों के लिए संशोधित विनिर्देशों के सभी उपबंध शामिल होंगे

(ग) प्रत्येक उत्पाद वाहक को तेल-पानी पृथक्करण उपस्कर और एक तेल सामग्री निगरानी और नियंत्रण प्रणाली से सुसज्जित किया जाएगा, जिसमें अभिसमय की आवश्यकताओं के अनुसार, निस्सारण किए जा रहे बैलास्ट जल में तेल सामग्री की निगरानी को सक्षम करने के लिए, संगठन द्वारा अनुशंसित विशिष्टताओं के आधार पर महानिदेशक द्वारा अनुमोदित एक तेल सामग्री मीटर भी शामिल है;

(घ) समर्पित स्वच्छ बैलास्ट टैंकों के साथ काम करने वाले प्रत्येक उत्पाद वाहक को एक समर्पित स्वच्छ बैलास्ट टैंक संचालन मैनुअल प्रदान किया जाएगा जिसमें सिस्टम का विवरण होगा और परिचालन प्रक्रियाओं को निर्दिष्ट किया जाएगा और ऐसे मैनुअल को केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित किया जाएगा और इसमें खंड (ख) में उल्लिखित विशिष्टताओं में निर्धारित सभी जानकारी शामिल होगी:

परंतु यदि समर्पित स्वच्छ बैलास्ट, टैंक प्रणाली को प्रभावित करने वाला परिवर्तन किया जाता है, तो संचालन मैनुअल को तदनुसार संशोधित किया जाएगा।

(9) कोई भी तेल टैंकर जिसे उप-पैरा (1), (6) या (8) के अनुसार अलग-अलग बैलास्ट टैंक प्रदान करने की आवश्यकता नहीं है, उसे अलग-अलग बैलास्ट टैंकर के रूप में योग्य माना जा सकता है यदि वह उप-पैरा (2) और (3) या उप-पैरा (5) की आवश्यकताओं का अनुपालन करता है, जैसा कि उचित हो।

(10) 1 जून, 1982 को या उससे पहले वितरित किए गए तेल टैंकरों में निम्नलिखित विशेष बैलास्ट व्यवस्थाएँ होनी चाहिए, अर्थात्:-

(क) जहां ऐसा टैंकर इस प्रकार निर्मित किया गया है या इस प्रकार संचालित होता है कि यह किसी भी समय बैलास्ट के पानी के उपयोग का सहारा लिए बिना उप-पैरा (2) में निर्धारित ड्राफ्ट और ट्रिम

आवश्यकताओं का अनुपालन करता है, तो यह उप-पैरा (6) में उल्लिखित पृथक्कृत बैलास्ट टैंक आवश्यकताओं का अनुपालन करने के लिए माना जाएगा, परंतु यह तब जबकि निम्नलिखित सभी शर्तों का अनुपालन किया जाए, अर्थात्:-

(i) परिचालन प्रक्रियाएं और बैलास्ट व्यवस्थाएं केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित हैं;

(ii) जब परिचालन प्रक्रिया के माध्यम से डुबाव और ट्रिम आवश्यकताओं को प्राप्त किया जाता है तो संबंधित केन्द्रीय सरकार और प्रशासन के बीच समझौता किया जाता है; और

(iii) अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र या भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र इस आशय पर पृष्ठांकित है कि तेल टैंकर विशेष बैलास्ट व्यवस्था के साथ काम कर रहा है

(ख) किसी भी स्थिति में तेल टैंकों में बैलास्ट का पानी नहीं ले जाया जाएगा, सिवाय दुर्लभ यात्राओं के, जब मौसम की स्थिति इतनी गंभीर हो कि, मास्टर की राय में, जलयान की सुरक्षा के लिए स्धोराटैंकों में अतिरिक्त बैलास्ट का पानी ले जाना आवश्यक हो और ऐसे अतिरिक्त बैलास्ट के पानी को पैरा 24 के अनुपालन में संसाधित और निस्सारण किया जाएगा और पैरा 19, 21 और 22 की आवश्यकताओं के अनुसार एक प्रविष्टि की जाएगी और पैरा 26 में संदर्भित तेल अभिलेख बुक भाग में एक प्रविष्टि की जाएगी

(ग) जहां महानिदेशक ने खंड (क) के उप-खंड (iii) के अनुसार एक प्रमाण पत्र को मंजूरी दी है, वह संगठन को राष्ट्र दलों को प्रसारित करने के लिए उसके विवरण से अवगत कराएगा।

(11) 70,000 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों को 31 दिसंबर, 1979 के बाद वितरित किया जाएगा, उन्हें अलग-अलग बैलास्ट टैंक प्रदान किए जाएंगे और उप-पैरा (2), (3) और (4) या (5) का अनुपालन किया जाएगा, जैसा उचित समझा जाए।

(12) 1 जून, 1982 के बाद वितरित किए गए 20,000 टन कुल भार और उससे अधिक के प्रत्येक कच्चे तेल टैंकर और 30,000 टन कुल भार और उससे अधिक के प्रत्येक उत्पाद वाहकमें, पैरा 9 की आवश्यकताओं को पूरा करने वाले टैंकरों को छोड़कर, उप-पैरा (2) की आवश्यकताओं का अनुपालन करने के लिए क्षमता प्रदान करने के लिए अलग-अलग बैलास्ट टैंकों की व्यवस्था की जानी चाहिए, जो स्धोराटैंक की लंबाई के भीतर स्थित हैं, ताकि ग्राउंडिंग या टक्कर की स्थिति में तेल के बहिर्वाह के विरूद्ध सुरक्षा के उपाय उप-पैरा (13), (14) और (15) की आवश्यकताओं के अनुसार व्यवस्थित किये जायेंगे।

(13) स्धोरा टैंक की लंबाई (L_t) के भीतर तेल टैंकों के अतिरिक्त अलग-अलग बैलास्ट टैंक और स्थान इस प्रकार व्यवस्थित किए जाएंगे कि निम्नलिखित आवश्यकताओं का अनुपालन किया जा सके:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J [L_t (B+2D)]$$

जहाँ,

PA_c= प्रक्षेपित ढाल आयामों के आधार पर तेल टैंक के अतिरिक्त प्रत्येक अलग-अलग बैलास्ट टैंक या स्थान के लिए वर्ग मीटर में साइड शेल क्षेत्र

PA_s = परियोजनाकृत ढाले गए आयामों के आधार पर प्रत्येक टैंक या स्थान के लिए वर्ग मीटर में निचला खोल क्षेत्र

L_t = स्थोरा टैंकों के आगे और बाद के छोरों के बीच लंबाई मीटर में

B = नियम 2 के उप-नियम (1) के खंड (एच) में परिभाषित रूप में मीटर में पोत की अधिकतम चौड़ाई

D = किल के शीर्ष से साइड एमिडशिप में फ्रीबोर्ड डेक बीम के शीर्ष तक लंबवत रूप से मापी गई मीटर में ढलाई की गहराई। गोल गनवेल वाले जहाजों में, ढलाई की गहराई को डेक और साइड शेल प्लेटिंग की ढलाई की रेखाओं के प्रतिच्छेदन बिंदु तक मापा जाना चाहिए, रेखाएँ इस तरह फैली हुई हैं जैसे कि गनवेल को कोणीय डिजाइन का बनाया गया हो

J = 20,000 टन कुल भार के तेल टैंकरों के लिए 0.45 टन कुल भार, 2,00,000 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों के लिए 0.30 टन कुल भार, इस पैरा के उप-पैरा (14) के प्रावधानों के अधीन।

कुल भार के मध्यवर्ती मूल्यों के लिए, जे का मूल्य अंतर्वेशन द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

टिप्पण - जब भी इस उप-अनुच्छेद में दिए गए प्रतीक इस अनुच्छेद में दिखाई देते हैं, तो उनका अर्थ इस उप-अनुच्छेद में निर्दिष्ट किया गया है।

(14) 2,00,000 टन कुल भार और उससे अधिक के टैंकर के लिए, J का मूल्य निम्नानुसार कम किया जा सकता है, अर्थात्:-

$J_{reduced} 0.\left(J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A}\right)\right)$ *2* या 0.2, जो भी अधिक हो

जहाँ,

a = 0.25 टन कुल भार के तेल टैंकरों के लिए

a= 0.40 टन कुल भार के तेल टैंकरों के लिए

a = 4,20,000 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों के लिए 0.50.

कुल भार के मध्यवर्ती मूल्यों के लिए, की कीमत का निर्धारण रैखिक अंतर्वेशन द्वारा किया जाएगा।

O_c= जैसा कि पैरा 15 के उप-पैरा (1) के खंड (क) में परिभाषित किया गया है

O_s = जैसा कि पैरा 15 के उप-पैरा (1) के खंड (ख) में परिभाषित किया गया है

O_a = पैरा 16 के उप-पैरा (2) के अनुसार अनुमत तेल बहिर्वाह।

(15) तेल टैंकों के अलावा अलग-अलगबैलास्टटैंकों और स्थानों के लिए PA_c और PA_s के निर्धारण में, निम्नलिखित लागू होगा, अर्थात्:-

(क) प्रत्येक विंग टैंक या स्थान की न्यूनतम चौड़ाई, जो पोत की पूरी गहराई तक फैली हुई है या डेक से डबल बॉटम के शीर्ष तक फैली हुई है, 2 मीटर से कम नहीं होगी और चौड़ाई पोत के किनारे से इनबोर्ड में मापी जाएगी, जो सेंटरलाइन के समकोण पर होगी और जहां कम चौड़ाई प्रदान की गई है, विंग टैंक या स्थान को सुरक्षा क्षेत्र पीएसी की गणना करते समय ध्यान में नहीं रखा जाएगा; और

(ख) प्रत्येक डबल बॉटम टैंक या स्थान की न्यूनतम ऊर्ध्वाधर गहराई, बी/15 या 2 मीटर, जो भी कम हो, और जहां कम गहराई प्रदान की जाती है, तो नीचे टैंक या स्थान को सुरक्षा क्षेत्र पीए की गणना करते समय ध्यान में नहीं रखा जाएगा:

परंतु विंग टैंकों और डबल बॉटम टैंकों की न्यूनतम चौड़ाई और गहराई पेंदा क्षेत्र से स्पष्ट रूप से मापी जानी चाहिए, और न्यूनतम चौड़ाई के मामले में, किसी भी गोल गनवेल क्षेत्र से स्पष्ट रूप से मापा जाना चाहिए।

9. 6 जुलाई, 1996 को या उसके बाद वितरित तेल टैंकरों के लिए डबल हल और डबल बॉटम आवश्यकताएं

(1) यह पैरा 6 जुलाई, 1996 को या उसके बाद वितरित 600 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों पर लागू होगा।

(2) पांच हजार टन कुल भार और उससे अधिक का प्रत्येक तेल टैंकर -

(क) पैरा 8 के उप-पैरा (12) से (15) के बदले, जैसा लागू होता है, उप-पैरा (3) की आवश्यकताओं का पालन करें, जब तक कि यह उप-पैरा (4) और (5) के उपबंधों के अधीन न हो; और

(ख) यदि लागू हो, तो पैरा 18 के उप-पैरा (7) की आवश्यकताओं का अनुपालन करें।

(3) संपूर्ण स्धोरावाहक टैंक की लंबाई को बैलास्ट टैंकों या तेल ले जाने वाले टैंकों के अतिरिक्त अन्य स्थानों से निम्नलिखित रूप से संरक्षित किया जाएगा, अर्थात्:-

(क) विंग टैंक या स्थान या तो पोत के किनारे की पूरी गहराई तक या डबल तल के शीर्ष से ऊपरी डेक तक विस्तारित होंगे, जहां फिट किया गया हो वहां एक गोल गनवेल की उपेक्षा करते हुए, और इस तरह से व्यवस्थित किया जाएगा कि स्धोरा टैंक साइड शेल प्लेटिंग की ढाली हुई लाइन के अंदर स्थित हैं, कहीं भी

कम नहीं, जो कि, जैसा कि चित्र 1 में दिखाया गया है, साइड शेल के समकोण पर किसी भी क्रॉस-सेक्शन पर मापा जाता है, जैसा कि नीचे निर्दिष्ट किया गया है:

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

w =2.0 मीटर, जो भी कम हो।

जहां न्यूनतम मान = 1.0 मीटर है

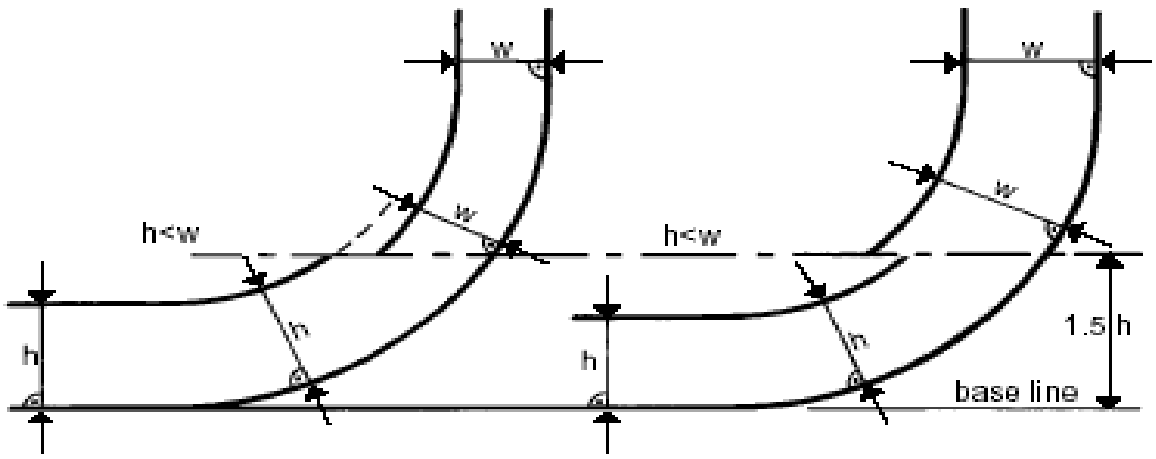
(ख) किसी भी क्रॉस-सेक्शन पर, प्रत्येक डबल बॉटम टैंक या स्थान की गहराई ऐसी होगी कि स्धोरा टैंकों के तल और नीचे के शेल प्लेटिंग की ढलाई वाली रेखा के बीच की दूरी, नीचे दिए गए चित्र 1 में दिखाए गए अनुसार नीचे के शेल प्लेटिंग के साथ समकोण पर मापी गई दूरी, नीचे निर्दिष्ट से कम नहीं है:

h = B/15 (एम) या

2.0 मीटर, जो भी कम हो।

जहां h = 1.0 मीटर का न्यूनतम मान है;

(ग) जब दूरी एच और डब्ल्यू अलग-अलग हों, तो बेसलाइन से 1.5 घंटे से अधिक के स्तर पर दूरी डब्ल्यू को प्राथमिकता दी जाएगी जैसा कि चित्र 1 में दिखाया गया है



चित्र 1 - उ*प-अनुच्छेद (3) के उद्देश्य से स्धोरा टैंक सीमा रेखाएँ*

(घ) 20,000 टन कुल भार और उससे अधिक के कच्चे तेल टैंकरों और 30,000 टन कुल भार और उससे अधिक के उत्पाद वाहकों पर, विंग टैंकों, डबल बॉटम टैंकों, फोरपीक टैंकों और आफ्टरपीक टैंकों की कुल क्षमता पैरा 8 की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आवश्यक अलग-अलग बैलास्ट टैंकों की क्षमता से

कम नहीं होनी चाहिए, और विंग टैंक या स्थान और डबल बॉटम टैंक उन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए स्धोरा टैंक की लंबाई के साथ समान रूप से स्थित होंगे, जबकि अनुदैर्ध्य हल गर्डर बंकन तनाव, ट्रिम और इसी तरह के उद्देश्यों को कम करने के लिए प्रदान की गई कोई भी अतिरिक्त अलग-अलग बैलास्ट क्षमता, पोत के भीतर कहीं भी स्थित हो सकती है;

(ड.) स्धोरा टैंकों में चूषण कुएं सीमा रेखा द्वारा परिभाषित दूरी से नीचे दोहरे तल में उभर सकते हैं, परंतु यह जबकि ऐसे कुएं यथासंभव छोटे हों और कुएं के तल और तल प्लेटिंग के बीच की दूरी 0.5 से कम न हो। ;

(च) बैलास्ट पाइपिंग और अन्य पाइपिंग जैसे कि साउंडिंग और बैलास्ट टैंकों में वेंट पाइपिंग स्धोरा टैंकों से होकर नहीं गुजरेंगी और स्धोरा पाइपिंग और स्धोरा टैंकों से मिलती जुलती पाइपिंग बैलास्ट टैंकों से होकर नहीं गुजरेंगी:

परंतु महानिदेशक पाइपिंग की छोटी लंबाई के लिए उसी को छूट दे सकते हैं, यदि वे पूरी तरह से वेल्डेड या समकक्ष हैं।

(4) निम्नलिखित डबल बॉटम टैंकों या स्थानों पर लागू होगा, अर्थात्: -

(a) उप-पैरा (3) के खंड (ख) द्वारा आवश्यकतानुसार डबल बॉटम टैंक या स्थान को छोड़ा जा सकता है, परंतु यह जबकि टैंकर का डिजाइन इस प्रकार हो कि स्धोरा और समुद्र के बीच एक एकल सीमा बनाने वाले बॉटम शेल प्लेटिंग पर लगाए गए वाष्प दबाव, निम्नलिखित सूत्र द्वारा व्यक्त किए गए बाहरी हाइड्रोस्टैटिक जल दबाव से अधिक न हो:

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

जहां:

h_c = मीटर में नीचे के शेल प्लेटिंग के संपर्क में स्धोरा की ऊंचाई

ρ_c = किलोग्राम/3 में अधिकतम स्धोरा घनत्व

d_n = मीटर में किसी भी अपेक्षित लोडिंग स्थिति के अधीन न्यूनतम परिचालन डुबाव

ρ_s = समुद्री जल का घनत्व किग्रा/मी ^{3} में

p = वायुमंडलीय दबाव (गेज दबाव) के दबाव/वैक्यूम/बार में स्धोरा टैंक के लिए प्रदान किए गए वाल्व के अधिकतम सेट दबाव

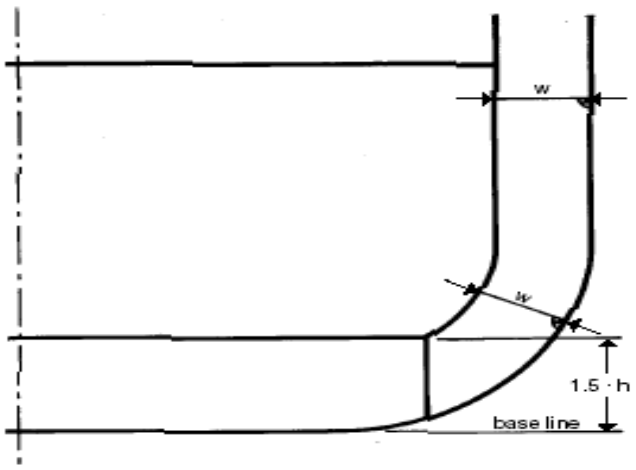
f = सुरक्षा कारक = 1.1

g = गुरुत्वाकर्षण का मानक त्वरण (9.81 मी/से^{2});

(ख) उपरोक्त आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आवश्यक कोई भी क्षैतिज विभाजन आधार रेखा से कम से कम बी/6 या 6 मीटर, जो भी कम हो, लेकिन 0.6 डी से अधिक नहीं, की ऊंचाई पर स्थित होगा, जहां डी मध्य-जहाज के बीच ढाली गयी गहराई है;

(ग) विंग टैंक या स्थानों का स्थान उप-पैरा (3) के खंड (क) में संदर्भित किया जाएगा, सिवाय इसके कि बेसलाइन से 1.5 मीटर से ऊपर के स्तर से नीचे जहां उप-पैरा (3) के खंड (ख) में परिभाषित किया गया है, स्धोरा टैंक सीमा रेखा नीचे की प्लेटिंग तक ऊर्ध्वाधर हो सकती है, जैसा कि चित्र 2 में दिखाया गया है।

(5) तेल टैंकरों के डिजाइन और निर्माण के अन्य तरीकों को उप-पैरा (3) में निर्धारित आवश्यकताओं के विकल्प के रूप में भी स्वीकार किया जा सकता है, परंतु यह तब जबकि ऐसी विधियाँ टक्कर या स्ट्रैंडिंग की स्थिति में तेल प्रदूषण के विरूद्ध समान स्तर की सुरक्षा सुनिश्चित करें और संगठन द्वारा विकसित दिशानिर्देशों के आधार पर समुद्री पर्यावरण संरक्षण समिति द्वारा सिद्धांत रूप में अनुमोदित हों।[1]



चित्र 2 - उप-पैरा (*4) के उद्देश्य से स्धोरा टैंक सीमा रेखाएँ*

[1]समुद्री पर्यावरण संरक्षण समिति द्वारा संकल्प एमईपीसी.110(49) द्वारा अपनाए गए तेल टैंकरों के डिजाइन और निर्माणके वैकल्पिक तरीकों की स्वीकृति के लिए संशोधित अंतरिम दिशानिर्देश देखें.

(6) 5,000 टन से कम कुल भार का प्रत्येक तेल टैंकर उप-पैरा (3) और (4) का अनुपालन करेगा, या करेगा।-

(क) दोहरे तल वाले टैंकों या ऐसे स्थानों से सुसज्जित किया जाना चाहिए जिनकी गहराई इस प्रकार हो कि उप-पैरा (3) के खंड (ख) में निर्दिष्ट दूरी h निम्नलिखित का अनुपालन करे:

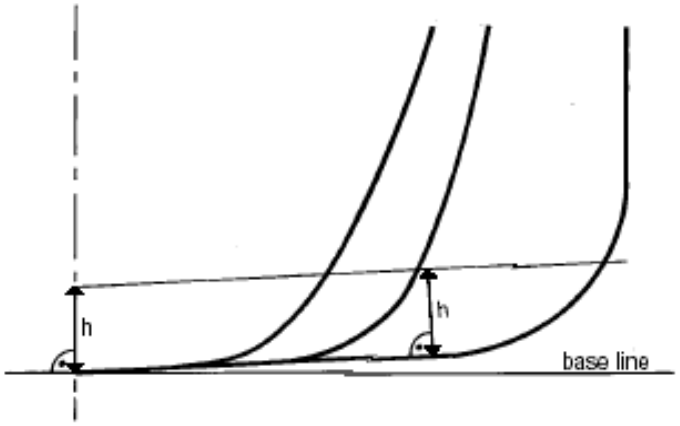
h = B/15 (m)

न्यूनतम मान के साथ 0.76 मीटर;

जहाँ पेंदे का क्षेत्र के मोड़ में और पेंदे के स्पष्ट रूप से परिभाषित मोड़ के बिना स्थानों पर, स्धोरा टैंक की सीमा रेखा मध्यशिप फ्लैट तल की रेखा के समानांतर चलेगी जैसा कि चित्र 3 में दिखाया गया है; और

(ख) स्धोरा टैंक प्रदान किए जाएं ताकि प्रत्येक स्धोरा टैंक की क्षमता 700 मी^{3} से अधिक न हो, जब तक किनिम्नलिखित का अनुपालन करते हुए विंग टैंक या स्थान उप-पैरा (3) के खंड (क) के अनुसार व्यवस्थित न हों:

$w = 0.4 + \frac{2.4\ DW}{20{,}000}$ w= 0.76 मी न्यूनतम मान के साथ।



चित्र 3 - *उप-पैरा (6) के उद्देश्य से स्धोरा टैंक सीमा रेखाएँ*

(7) तेल को समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीयअभिसमय, 1974 के विनियम II-1/11 के अनुसार स्थित टक्कर पोतभीत से आगे की किसी भी जगह में नहीं ले जाया जाएगा, जैसा कि समय-समय पर संशोधित किया जाता है

और एक तेल टैंकर जिसे उस विनियमन के अनुसार टक्कर पोतभीत रखने की आवश्यकता नहीं है, वह उस विनियमन के अनुसार स्थित सेंटरलाइन के लंबवत अनुप्रस्थ विमान से आगे की किसी भी जगह में तेल नहीं ले जाएगा।

(8) इन नियमों के उपबंधों के अनुसार बनाए जाने वाले तेल टैंकरों के डिजाइन और निर्माणको मंजूरी देने में, महानिदेशक को विंग और डबल बॉटम टैंकों या स्थानों के रखरखाव और निरीक्षण की आवश्यकता सहित सामान्य सुरक्षा पहलुओं का उचित ध्यान रखना चाहिए।

10. 6 जुलाई, 1996 से पहले वितरित तेल टैंकरों के लिए डबल हल और डबल बॉटम आवश्यकताएं—

(1) जब तक अन्यथा स्पष्ट रूप से उपबंधित न किया गया हो, यह पैरा, -

(क) 5,000 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों पर लागू होता है, जो 6 जुलाई, 1996 से पहले वितरित किए जाते हैं;

(ख) इस अनुसूची के पैरा 9 और इस अनुसूची के पैरा 18 के उप-पैरा**7** का अनुपालन करने वाले तेल टैंकरों पर लागू नहीं होता है, जो 6 जुलाई, 1996 से पहले वितरित किए जाते हैं; और

(ग) तेल टैंकरों पर लागू नहीं होता जो पैरा 9 के उप-पैरा (3) या उप-पैरा (4) या उप-पैरा (5) के खंड (क) और (ख) के उपबंधों का अनुपालन करते हैं:

परंतुस्धोरा टैंक सीमाओं और पोत के किनारे और नीचे की प्लेटिंग के बीच न्यूनतम दूरी की आवश्यकता सभी मामलों में पूरी नहीं की जा सकती है:

परंतु यह और कि ऐसी घटना में, साइड सुरक्षा दूरी टाइप 2 स्धोरा टैंक स्थान के लिए अंतर्राष्ट्रीय बल्क केमिकल कोड में निर्दिष्ट दूरी से कम नहीं होगी और केंद्र रेखा पर नीचे की सुरक्षा दूरी पैरा 8 के उप-पैरा (15) के खंड (ख) के उपबंधों का पालन करेगी।

(2) इस पैरा के प्रयोजनों के लिए, -

(क) भारी डीजल तेल का मतलब डीजल तेल है, जो उन आसवन तेलों के अतिरिक्त है, जिनमें से 50 प्रतिशत से अधिक मात्रा में आसवन होता है, जब अमेरिकी परीक्षण और सामग्री सोसायटी के मानक परीक्षण विधि (पदनाम डी86) या संगठन के लिए स्वीकार्य समकक्ष विधि द्वारा परीक्षण किया जाता है

(ख) ईंधन तेल का अर्थ है भारी आसवन या कच्चे तेल से अवशेष या ऐसी सामग्रियों का मिश्रण जिसका उपयोग ऊष्मा या शक्ति के उत्पादन के लिए ईंधन के रूप में किया जाना है जो अमेरिकन सोसाइटी फॉर

टेस्टिंग एंड मैटेरियल्स के नंबर चार ईंधन तेल (पदनाम डी396)संगठन के लिए स्वीकार्य गुणवत्ता के बराबर या भारी है।

(3) इस पैरा के प्रयोजनों के लिए, तेल टैंकरों में निम्नलिखित श्रेणियां शामिल होंगी, अर्थात्:

(क) श्रेणी 1 तेल टैंकर का अर्थ है 20,000 टन कुल भार और उससे अधिक का तेल टैंकर जो कच्चे तेल, ईंधन तेल, भारी डीजल तेल या चिकनाई वाले तेल को स्धोरा के रूप में ले जाता है, और 30,000 टन कुल भार और उससे अधिक का तेल टैंकर जो उपरोक्त के अतिरिक्त अन्य तेल ले जाता है, जो 1 जून, 1982 के बाद वितरित तेल टैंकरों के लिए आवश्यकताओं का अनुपालन नहीं करता है

(ख) "श्रेणी 2 तेल टैंकर" का अर्थ है 20,000 टन कुल भार और उससे अधिक का तेल टैंकर जो कच्चे तेल, ईंधन तेल, भारी डीजल तेल या स्नेहक तेल को स्धोरा के रूप में ले जाता है, और 30,000 टन कुल भार और उससे अधिक का तेल टैंकर जो उपरोक्त के अतिरिक्त अन्य तेल ले जाता है, जो 1 जून, 1982 के बाद वितरित तेल टैंकरों के लिए आवश्यकताओं काअनुपालन करता है; और

(ग) "श्रेणी 3 तेल टैंकर" से 5,000 टन कुल भार और उससे अधिक लेकिन खंड (क) और (ख) में निर्दिष्ट से कम का तेल टैंकरअभिप्रेत है।

(4) एक तेल टैंकर जिस पर यह पैरा लागू होता है, ने 5 अप्रैल, 2005 या निम्नलिखित सारणी में निर्दिष्ट तारीख या वर्ष में जलयान के परिदान की वर्षगांठ पर पैरा 9 के उप-पैरा (2) से (5), (7) और (8) औरपैरा 18 के उप-पैरा (7) की आवश्यकताओं का अनुपालन नहीं किया है: -

सारणी

तेल टैंकर की श्रेणी	तारीख या वर्ष
श्रेणी 1	5अप्रैल, 1982 या उससे पहले वितरित जलयानों के लिए 5 अप्रैल, 2005 या 5 अप्रैल, 1982 के बाद वितरित जलयानों के लिए 2005
श्रेणी 2 और श्रेणी 3	5अप्रैल, 2005, 5 अप्रैल, 1977 या उससे पहले वितरित जहाजों के लिए 5 अप्रैल, 1977 के बाद लेकिन उससे पहले वितरित जलयानों के लिए 2005 1 जनवरी, 1978 1978 और 1979 में वितरित जलयानों के लिए 2006 1980 और 1981 में वितरित जलयानों के लिए 2007 1982 में वितरितजलयानों के लिए 2008 1983 में वितरित जलयानों के लिए 2009 1984 या उसके बाद वितरित जलयानों के लिए 2010

(5) उप-पैरा (4) में अंतर्निदिष्ट किसी भी बात के होते हुए भी, केवल डबल बॉटम या डबल साइड वाले श्रेणी 2 या श्रेणी 3 के तेल टैंकर के मामले में, जिसका उपयोग तेल के परिवहन के लिए नहीं किया जाता है और पूरे स्धोरा टैंक की लंबाई या डबल हल स्थानों तक फैला हुआ है, जिसका उपयोग तेल के परिवहन के लिए नहीं किया जाता है और पूरे स्धोरा टैंक की लंबाई तक फैला हुआ है, लेकिन जो उप-पैरा (1) के खंड (ग) के उपबंधों से छूट प्राप्त करने की शर्तों को पूरा नहीं करता है, महानिदेशक उप-पैरा (4) में निर्दिष्ट तारीख से आगे ऐसे पोत के निरंतर संचालन की अनुमति दे सकता है:

परंतु -

(क) जलयान 1 जुलाई, 2001 को सेवा मेंथा

(ख) महानिदेशक आधिकारिक अभिलेखों के सत्यापन से संतुष्ट है कि जलयान ने ऊपर निर्दिष्ट शर्तों का अनुपालन किया है;

(ग) ऊपर निर्दिष्ट पोत की शर्तें अपरिवर्तित रहती हैं; और

(घ) इस तरह का निरंतर संचालन उस तारीख से आगे नहीं बढ़ता है जिस पर पोत अपने परिदान के पच्चीस साल बाद पहुंचता है।

(6) 15 वर्ष या उससे अधिक आयु का श्रेणी 2 या श्रेणी 3 का तेल टैंकर, वितरण की तारीख के बाद महानिदेशक द्वारा अपनाई गई शर्त मूल्यांकन योजना का अनुपालन करेगा।

(7) महानिदेशक उप-पैरा (4) में विनिर्दिष्ट तारीख के बाद श्रेणी 2 या श्रेणी 3 तेल टैंकर के निरंतर संचालन की अनुमति दे सकता है, यदि स्थिति मूल्यांकन योजना के संतोषजनक परिणाम वारंट करते हैं कि, महानिदेशक की राय में, पोत ऐसे संचालन को जारी रखने के लिए उपयुक्त है:

परंतु संचालन 2015 में पोत की सुपुर्दगी की तारीख या पोत की सुपुर्दगी की तारीख केपच्चीस साल बाद की तारीख से आगे नहीं बढ़ा है, जो भी पहले हो।

(8) महानिदेशक,

(क) जो उप-पैरा (5) केलागू होने की अनुमति देता है, या उप-पैरा (7) के लागू होने की अनुमति देता है, निलंबित करता है, वापस लेता है या अस्वीकार करता है, उसके ध्वज को उड़ाने के लिएहकदार है, वह तुरंत राष्ट्र के दलों को उनकी जानकारी और उचित कार्रवाई के लिए, यदिकोई हो, के लिए प्रसार के लिए संगठन को सूचित करेगा

(ख) उप-पैरा (5) के प्रावधानों के अनुसार संचालिततेल टैंकरों को 2015 में पोत की सुपुर्दगी की तारीख की वर्षगांठ से परे, याउप-पैरा (7) के अनुसार, अपने अधिकार क्षेत्र के पत्तनों या अपतटीयटर्मिनलों में प्रवेश से वंचित करने का हकदार होगा:

परंतु ऐसे मामलों में महानिदेशक संगठन को राष्ट्र दलों को उनकी जानकारी के लिए विवरण प्रसारित करने के लिए सूचितकरेगा।

11. भारी ग्रेड तेल को कार्गो के रूप में ले जाने वाले तेलटैंकरों से तेल प्रदूषण की निवारण—

(1) यह पैरा

(क) भारी ग्रेडतेल को स्धोरा के रूप में ले जाने वाले 600 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों परडिलीवरी की तारीख की परवाह किए बिना लागू होगा; और

(ख) पैरा 9 केउप-पैरा (3) या उप-पैरा (4) या उप-पैरा (5) के खंड (क) का अनुपालनकरने वाले तेल टैंकरों पर लागू नहीं होता है, परंतु कार्गो टैंक सीमाओं और पोतके किनारे और नीचे की प्लेटिंग के बीच न्यूनतम दूरी की अपेक्षा सभी मामलों मेंपूरी नहीं हो सकती है और उस स्थिति में, साइड प्रोटेक्शन दूरियाँ "टाइप 2" कार्गो टैंक स्थान के लिए अंतर्राष्ट्रीय बल्क केमिकल कोड में निर्दिष्टदूरी से कम नहीं होनी चाहिए और नीचे की सुरक्षा दूरियाँ केंद्र रेखा पर पैरा 8 के उप-पैरा (15) के खंड (ख) का अनुपालन करना चाहिए।

(2) इस पैरा के प्रयोजनों के लिए, "भारी ग्रेडतेल" का अर्थ निम्नलिखित में से कोई भी है:

(क) 15º सी परघनत्व वाले कच्चे तेल का घनत्व 900 किग्रा/मी^{3} से अधिक है;

(ख) कच्चे तेल केअलावा अन्य तेल, जिनमें 15º सी पर घनत्व 900 किग्रा/मी^{3}से अधिक है; या 50º सी परकाइनेमेटिक चिपचिपाहट 180 मिमी से अधिक है; या

(ग) बिटुमेन, टारऔर उनके इमल्शन।

(3) एक तेल टैंकर जिस पर यह पैरा लागू होता है, पैरा 10 के लागू प्रावधानों का अनुपालन करने के अलावा उप-पैरा (4) से (8) के प्रावधानों का अनुपालन करेगा।

(4) उप-पैरा (5), (6) और (7) के प्रावधानों के अधीन, एकतेल टैंकर जिस पर यह पैरा लागू होता है, वह-

(क) यदि 5,000 टनकुल भार और उससे अधिक के हैं, तो 5 अप्रैल, 2005 से बाद में नहीं, पैरा 19 कीअपेक्षाओं का अनुपालन किया है; या

(ख) यदि 600 टनकुल भार और उससे अधिक लेकिन 5,000 टन कुल भार से कम है, तो पैरा 9 केउप-पैरा (6) के खंड (क) के प्रावधानों के अनुसार डबल बॉटम टैंक या स्पेसदोनों के साथ फिट किया जाए, और पैरा 9 के उप-पैरा (3) के खंड (क) केअनुसार वर्ष 2008 में पोत की डिलीवरी की वर्षगांठ के अपश्चात् व्यवस्थित विंग टैंक या स्पेस और पैरा 9 के उप-पैरा (6) के खंड (ख) में संदर्भित दूरी "डब्ल्यू" की अपेक्षा का अनुपालन करेगा।

(5) 88881 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकर के मामले में, भारी ग्रेड तेल को स्धोरा के रूप में ले जाने वाले, जिसमें केवल डबल बॉटम या डबलसाइड का उपयोग नहीं किया जाता है, जिसका उपयोग तेल के परिवहन के लिए नहीं कियाजाता है और पूरे स्धोरा टैंक की लंबाई या डबल हल स्थानों तक फैला हुआ है, जिनका उपयोग तेल के परिवहन के लिए नहीं किया जाता है और पूरे स्धोरा टैंक की लंबाई तकफैला हुआ है, लेकिन जो इस पैरा के उप-पैरा (1) के खंड (ख) के प्रावधानों से छूट प्राप्त करने की शर्तों को पूरा नहीं करता है, महानिदेशक उप-पैरा (4) में निर्दिष्ट तारीख से आगे ऐसे पोत के निरंतर संचालन की अनुमति दे सकेगा:

परंतु

(क) जहाज 4 दिसंबर, 2003 को सेवा मेंथा

(ख) महानिदेशक आधिकारिक अभिलेखों के सत्यापन से संतुष्ट है कि पोत ने ऊपर निर्दिष्ट शर्तों का अनुपालन किया है;

(ग) ऊपर निर्दिष्ट पोत की शर्तें अपरिवर्तित रहती हैं; और

(घ) ऐसा निरंतर संचालन उस तारीख से आगे नहीं बढ़ताहै जिस पर पोत अपनी डिलीवरी के 25 साल बाद पहुंचता है।

(6) महानिदेशक एक तेल टैंकर के निरंतर संचालन की निम्नानुसार अनुमति देसकेगा-

(क) 5,000 टन कुल भार और उससे अधिक, कच्चे तेल का वहनकरता है जिसकी घनत्व 15º सी पर 900 किग्रा/मी 3 से अधिक लेकिन 945 किग्रा/मी 3 सेकम है, उप-पैरा (4) के खंड (ख) में निर्दिष्ट तारीख से परे, यदि पैरा 10 के उप-पैरा (6) में उल्लिखित शर्त मूल्यांकन योजना के संतोषजनक परिणाम यहवारंट करते हैं कि, महानिदेशक की राय में, पोत अपने आकार, आयु, परिचालन क्षेत्र औरपोत की संरचनात्मक स्थितियों को ध्यान में रखते हुए ऐसे संचालन को

जारी रखने के लिए उपयुक्त है और यह प्रावधान है कि संचालन उस तारीख से आगे नहीं जाएगा जिस परपोत अपनी डिलीवरी की तारीख के पच्चीस वर्ष बाद पहुंचता है।

(ख) 600 टन कुल भार और उससे अधिक लेकिन 5,000 टन से कमकुल भार, भारी ग्रेड तेल को स्धोरा के रूप में ले जाने वाला, उप-पैरा (4) केखंड (ख) में निर्दिष्ट तारीख से परे, यदि महानिदेशक की राय में, पोत के आकार, आयु, परिचालन क्षेत्र और संरचनात्मक स्थितियों को ध्यान में रखते हुए पोत ऐसे संचालन कोजारी रखने के लिए उपयुक्त है, परंतु संचालन उस तारीख से आगे नहीं जाएगा जिस परपोत अपनी डिलीवरी की तारीख के पच्चीस वर्ष बाद पहुंचता है।

(7) महानिदेशक भारी ग्रेड तेल को स्धोरा के रूप में ले जानेवाले 600 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकर को इस पैरा के प्रावधानों सेछूट दे सकेगा, यदि तेल टैंकर-

(क) या तो विशेषरूप से अपने अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत क्षेत्र के भीतर यात्रा में लगा हुआ है, या अपने अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत क्षेत्र में भारी ग्रेड तेल की एक अस्थायी भंडारण इकाई के रूप में काम करता है; या

(ख) या तो किसी अन्य राष्ट्र पक्षकार के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत क्षेत्र के भीतर विशेष रूप से यात्रा में लगा हुआ है, या किसी अन्य राष्ट्र पक्षकार के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गतक्षेत्र के भीतर भारी ग्रेड तेल के फ्लोटिंग स्टोरेज यूनिट के रूप में काम करताहै:

परंतु वह राष्ट्र पक्ष जिसके अधिकार क्षेत्र में तेल टैंकर काम करेगा, अपने अधिकार क्षेत्र के अधीन क्षेत्र के भीतर तेल टैंकर के संचालन के लिए सहमत है।

(8) महानिदेशक: -

(क) जो उप-पैरा (5), (6) या (7) के लागू होने की अनुमतिदेता है, निलंबित करता है, वापस लेता है या अस्वीकार करता है, जो अपने झंडे कोउड़ाने के हकदार है, वह राष्ट्र के दलों को उनकी जानकारी और उचित कार्रवाई के लिए, यदि कोई हो, के लिए परिसंचरण के लिए संगठन को तुरंत सूचित करेगा।

(ख) अंतर्राष्ट्रीय विधि के प्रावधानों के अधीन, अपनेअधिकार क्षेत्र के अधीन पत्तनों या अपतटीय टर्मिनलों में उप-पैरा (5) या (6) के प्रावधानों के अनुसार संचालित तेल टैंकरों के प्रवेश से इनकार करने का हकदारहोगा, या अपने अधिकार क्षेत्र के अधीन क्षेत्रों में भारी ग्रेड तेल के पोत-से-पोतहस्तांतरण से इनकार करने का हकदार होगा, जब तक कि यह आवश्यक न हो, पोत की सुरक्षा सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, या समुद्र में और ऐसे मामलों में जीवन बचाने के लिए, यह संगठन को उनके जानकारी के लिए उसके विवरण को प्रसारित करने के लिए सूचित करेगा।

12. पंप-रूम बॉटम सुरक्षा —

(1) यह पैरा 1 जनवरी, 2007 को या उसके बाद निर्मित 5,000 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों पर लागूहोता है।

(2) पंप कक्ष में एक डबल बॉटम प्रदान किया जाएगा जहां किसी भीक्रॉस-सेक्शन पर प्रत्येक डबल बॉटम टैंक या स्थान की गहराई ऐसी होगी कि पंप-कक्षके तल और पोत की बेसलाइन के बीच की दूरी पोत की बेसलाइन के समकोण पर नीचेनिर्दिष्ट की गई है

एच = बी/15 (एम)या

एच = 2 मीटर, जो भीकम हो।

जहां एच = 1 मीटर का न्यूनतम मूल्यहै।

(3) पंप-कक्षों के मामले में, जिनकी निचली प्लेट उप-पैरा (2) में आवश्यक न्यूनतम ऊंचाई द्वारा बेसलाइन के ऊपर स्थित है (उदाहरण के लिए, गोंडोला स्टर्न डिजाइन), पंप-कक्ष के रास्ते में डबल बॉटम संरचना की कोई आवश्यकतानहीं होगी।

(4) डबल बॉटम टैंकों से कुशल चूषण सुनिश्चित करने के लिएउपयुक्त व्यवस्था के साथ बैलास्ट पंप प्रदान किए जाएंगे।

(5) उप-पैरा (2) और (3) के प्रावधानों के होते हुए भी जहांपंप-कक्ष में जलप्लावन से बैलास्ट या स्धोरा पंपिंग प्रणाली निष्क्रिय नहीं होगी, डबलबॉटम फिट नहीं किया जा सकेगा।

13. आकस्मिक तेल वहिर्वाह(आउटफ्लो) निष्पादन —

(1) यह पैरा 1 जनवरी, 2010 को या उसके बाद वितरित तेल टैंकरों पर लाग्होगा।

(2) इस पैरा के प्रयोजनों के लिए, -

(क) भार रेखा ड्राफ्ट (डीएस)काअर्थ है, मीटर में, मध्य-लंबाई परढाले गए आधार रेखा से जलरेखा के अनुरूप ग्रीष्मकालीन फ्रीबोर्ड तक की ऊर्ध्वाधरदूरी, जिसे पोत को सौंपा जाना है और इस पैरा से संबंधित गणना ड्राफ्ट डीएस परआधारित होगी, असाइन किए गए ड्राफ्ट के बावजूद जो डीएस से अधिक हो सकते हैं, जैसे कि सामयिक लोड लाइन;

(ख) "जलरेखा" (डीक्ष) से अभिप्रेत है, मध्य-लंबाई पर ढाले गए आधार रेखा से, गहराई डी के 30% के अनुरूप जलरेखा तक, मीटरमें ऊर्ध्वाधर दूरी।

(ग) "चौड़ाई" (बीएस) से अभिप्रेत है पोत की सबसे बड़ी ढलाईचौड़ाई, मीटर में, सबसे गहरी भार रेखाड्राफ्ट डीएस पर या उससे नीचे।

(घ) "चौड़ाई" (बीक्ष) से अभिप्रेत है जलरेखा डीबी पर याउससे नीचे मीटर में पोत की सबसे बड़ी ढलाई वाली चौड़ाई।

(ड.) "गहराई" (डीएस) से अभिप्रेत है, किनारे पर ऊपरी डेक कीमध्य लंबाई पर मापी गई मीटर में ढाली गई गहराई।

(च) कुल भार (डीडब्ल्यूटी) और लंबाई (एल) का वही अर्थ होगा जो नियम 2 केउप-नियम (1) के खंड (ध) और (ढ) में क्रमशः उनका है।

(3) टक्कर या फंसे होने की स्थिति में तेल प्रदूषण से पर्याप्त सुरक्षा प्रदान करने केलिए, निम्नलिखित का अनुपालन किया जाएगा। —

(क) 5,000 टन कुल भार और उससे अधिक के तेलटैंकरों के लिए, औसत तेल बहिर्वाह पैरामीटर होगा -

$O_M \leq 0.015$ $C \leq 2,00,000\ m^3$के लिए है

ओएम0.012 + (0.003/200,000) (400,000 - सी) 2,00,000 m3 <सी< 400,000m3 के लिए

ओएम0.012 4,00

, $O_M \leq 0.012$ for $C \geq 4,00,000\ m^3$ के लिए

5,000 टन कुल भार और 2,00,000 एम 3 क्षमता के बीच संयोजन वाहकों के लिए, औसत तेल बहिर्वाह पैरामीटरलागू किया जा सकता है, परंतु गणना महानिदेशक की संतुष्टि के लिए प्रस्तुत की जाए, यह प्रदर्शित करते हुए कि इसकी बढ़ी हुई संरचनात्मक शक्ति के लिए लेखांकन के बाद, संयोजनवाहक के पास समान आकार के मानक डबल हल टैंकर के बराबर तेल बहिर्वाह प्रदर्शन हैजिसकी ओएम 0.015 है।

ओ्म ≤ 0.02 1 सी ≤1,00,000 एम 3 के लिए

ओ्म 0.015 + (0.006/1,00,000) (2,00,000 - सी) 1,00,000 m3 <सी< 2,00,000 m3 के लिए

जहां:

ओ्म = औसत तेल बहिर्वाह पैरामीटर

सी = स्धोरा तेल की कुल मात्रा, 98% टैंक भरने पर, में

(ख) 88881 टन कुल भार से कम के तेल टैंकरों के लिए, प्रत्येक स्धोरा टैंक की लंबाई 10 मीटर या निम्नलिखित में से किसी एक मान से अधिकनहीं होनी चाहिए, जो भी अधिक हो:

(i) जहां स्धोरा टैंकों के अंदर कोई अनुदैर्ध्य पोतभीत प्रदान नहीं किया गया है:

(0.5 + 0.1) एल$\frac{b_i}{B}$, लेकिन 0.2 एल से अधिक नहीं

(ii) जहां स्धोरा टैंकों के अंदर एक सेंटरलाइन अनुदैर्ध्य पोतभीत प्रदान किया गया है:

(0.25 + 0.15) $\frac{b_i}{B}$एल

(iii) जहां स्धोरा टैंकों के अंदर दो या दो से अधिक अनुदैर्ध्य पोतभीत प्रदान किए जातेहैं:

(अ) विंग स्धोरा टैंकों के लिए: 0.2

(आ) केन्द्रीय स्धोरावाहक टैंकों केलिए:

(I) यदि 0.2$\frac{b_i}{B}$

(II) यदि< 0.2:$\frac{b_i}{B}$

(iv) जहां कोई सेंटरलाइन अनुदैर्ध्य पोतभीत प्रदान नहींकिया गया है

(0.5$\frac{b_i}{B}$ + 0.1) एल

(v) जहां एक सेंटरलाइन अनुदैर्ध्य पोतभीत प्रदान कियागया है

(0.25 + 0.15) एल$\frac{b_i}{B}$

स्पष्टीकरण -'बी' प्रश्नमें टैंक के बाहरी अनुदैर्ध्य पोतभीत से जहाज के किनारे से न्यूनतम दूरी है, जिसेसमर फ्रीबोर्ड के अनुरूप स्तर पर सेंटरलाइन के समकोण पर इनबोर्ड में मापा जाता है।

(4) औसत तेल बहिर्वाह पैरामीटर की गणना करते समय निम्नलिखितसामान्य मान्यताएँ लागू होंगी, अर्थात्: -

(क) स्धोरा ब्लॉककी लंबाई स्धोरा तेल के परिवहन के लिए व्यवस्थित सभी टैंकों के अग्र और पीछे के छोरों के बीच फैली हुई है, जिसमें स्लोप टैंक भी शामिल हैं

(ख) जहां यह पैरा स्धोरा टैंकों को संदर्भित करता है, इसे स्धोरा ब्लॉक लंबाई के भीतर स्थित सभी स्धोरा टैंकों, स्लोप टैंकों और ईंधन टैंकों को शामिल करने के लिए समझा जाएगा

(ग) जहाज कोट्रिम या हील के बिना भार रेखाड्राफ्ट पर लोड किया हुआ माना जाएगा;

(घ) सभी स्धोरा तेलटैंकों को अठ्ठानबे प्रतिशत भारित माना जाएगा। उनकी आयतन क्षमता और स्धोरा तेल (ρ_n)की नाममात्र घनत्व की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

1,000 (डीडब्ल्यूटी) /सी (किलोग्राम/)

(ड.) आउटफ्लो गणनाके प्रयोजनों के लिए, स्धोरा टैंक, बैलास्ट टैंक और अन्य गैर-तेल स्थानों सहितस्धोरा ब्लॉक के भीतर प्रत्येक स्थान की पारगम्यता को 88881 माना जाएगा, जब तक किअन्यथा साबित न हो जाए;

(च) टंकी केस्थान के निर्धारण में चूषण कुओं की उपेक्षा की जा सकती है, परंतु ऐसे कुएंयथासंभव छोटे हों और कुएं के तल और तल प्लेटिंग के बीच की दूरी 0.5 से कम न हो, जहां 9 के उप-पैरा (3) के खंड (ख) में संदर्भित ऊंचाई है।

(5) तेल बहिर्वाह मापदंडों को संयोजित करते समय निम्नलिखितमान्यताओं का उपयोग किया जाएगा, अर्थात्: -

(क) औसत तेल बहिर्वाह की गणना साइड क्षति और नीचे कीक्षति के लिए स्वतंत्र रूप से की जानी चाहिए और फिर गैर-आयामी तेल बहिर्वाहपैरामीटर में संयुक्त रूप से शामिल कियाजाना चाहिए, जैसा किनिम्नानुसार है:

$ओ_{ए}म = (0.4_{ओए}मएस + 0_{.6}ओएमबी)/सी$

जहां:

$ओ_{एम}एस$ = साइड क्षति के लिए औसत बहिर्वाह, में; और

$ओ_{एम}बी$ = नीचे की क्षति के लिए औसत बहिर्वाह, में;

(ख) निचले नुकसान के लिए, 0 मीटर और -2.5 मीटर ज्वार कीस्थितियों के लिए औसत बहिर्वाह के लिए स्वतंत्र गणना की जानी चाहिए, और फिर निम्नानुसार संयुक्त किया जाना चाहिए:

$0_{.7}$ (0) + $_{0.3}$ (2.5)

जहां:

($_{0)}$ = 0 मीटर ज्वार की स्थिति के लिए औसतबहिर्वाह; और

($_{2.5)}$ = - 2.5 एम ज्वार की स्थिति के लिएऔसत बहिर्वाह, एम में।

(6) साइड क्षति ओएमएस के लिए औसत बहिर्वाह की गणना निम्नानुसार की जाएगी: -

एन

ओ$_{एम}$एस = ∑सी3$_{पीएस}$ ($_{आई}$)ओएस (आई) (एम 3)

आई

जहां:

. आई= विचाराधीन प्रत्येक स्धोरा टैंकका प्रतिनिधित्व करता है;

एन = स्धोरा टैंकों की कुल संख्या;

पीएस(आई) = इस पैरा के उप-पैरा (8) के खंड (क) के अनुसार गणना की गई साइड क्षति से स्धोरा टैंक आई में प्रवेशकरने की संभावना;

ओएस(आई)= साइड क्षति से स्धोराटैंकमें आउटफ्लो, जो 98% भरने पर स्धोरा टैंक में कुल मात्रा के बराबर माना जाताहै, जब तक कि पैरा 19 के उप-पैरा (5) में उल्लिखित दिशानिर्देशों के अनुप्रयोग के माध्यम से यह साबित न हो जाए कि कोई महत्वपूर्ण स्धोरा मात्रा बरकरार रहेगी; और

$सी_3$ = स्धोरा टैंक के अंदर दोअनुदैर्ध्य पोतभीत वाले जहाजों के लिए 0.77, परंतु ये पोतभीतस्धोरा ब्लॉकके ऊपर निरंतर हों और इस पैरा के अनुसारविकसित किया गया हो।अन्य सभी जहाजों के लिए या जब $P_{S(i)}$उप-पैरा (10) के अनुसारविकसित किया जाता हैतो 1.0 के बराबर होता है।

(7) निचले नुकसान के लिए औसत बहिर्वाह की गणना प्रत्येकज्वारीय स्थिति के लिए निम्नानुसार की जाएगी:

n

(a) $O_{MB(0)} = \sum_{i} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$

जहां:

आई= विचाराधीन प्रत्येक स्धोरा टैंक का प्रतिनिधित्व करता है;

एन = स्धोरा टैंकों की कुल संख्या;

पी (बी) = स्धोरा टैंक को नीचे से नुकसान पहुंचने की संभावना, उप-पैरा (9) के खंड (क) के अनुसार गणना की गई है;

ओबी(आई)= स्धोरा टैंक से बहिर्वाह, एम3 में, पैरा 23 के उप-पैरा (7) के खंड (ग) के अनुसार गणना की गई; और

सीडीबी(आई) = पैरा 23 के उप-पैरा (7) केखंड (घ) में परिभाषित तेल कैप्चर के लिए कारक।

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

जहां:

i, n, PB(i)और CDB(i)को परिभाषित किया गया है जैसा कि ऊपर खंड (क) में परिभाषित किया गया है;

ओबी (आई) = ज्वारीय परिवर्तन के बाद स्धोरा टैंक से आउटफ्लो, एम 3 में।

(ग) प्रत्येक स्धोरा तेल टैंक के लिए तेल बहिर्वाह ओबी (आई) की गणना दबाव-संतुलन सिद्धांतों के आधार पर की जाएगी, निम्नलिखित मान्यताओं के अनुसार, अर्थात्: -

(i) जहाज को शून्य ट्रिम और हील के साथ फंसा हुआ माना जाएगा, जिसमें ज्वारीय परिवर्तन से पहले फंसा हुआ ड्राफ्ट भार रेखाड्राफ्ट डीएसके बराबर होगा;

(ii) क्षति के बाद स्धोरा स्तर की गणना निम्नानुसार कीजाएगी:

एचसी = {(डीएस+ टीसी - (1,000पी)/जी) (1,000पी)/ (1,000पी)

जहां:

एचसी = जेड1 से ऊपर स्धोरा तेल की ऊंचाई, मीटर में;

टीसी = ज्वारीय परिवर्तन, मीटर में।ज्वार में कमी को नकारात्मक मूल्यों के रूप में व्यक्त किया जाएगा;

1= आधार रेखा से ऊपर स्धोरा टैंकमें सबसे निचले बिंदु की ऊंचाई, मीटर में;

पीएस = समुद्री जल का घनत्व, 1,000 किलोग्राम/3 के रूप में लिया जाना है;

पी = यदि एक निष्क्रिय गैस प्रणाली फिट की गई है, तो किलो पास्कल में सामान्य अति दबाव, 5 केपीए से कम नहीं लिया जाना चाहिए; यदि एक निष्क्रिय गैस प्रणाली फिट नहीं की गई है, तो अति दबाव 0 केरूप में लिया जा सकता है;

जी = गुरुत्वाकर्षण के कारण त्वरण, 9.81 से लिया जाना है/और

पीएन = स्धोरा तेल का नाममात्र घनत्व, इस पैरा के उप-पैरा (4) के खंड (घ) के अनुसार गणना की गई है;

(iii) तल के खोल से घिरे स्धोरा टैंकों के लिए, जब तकअन्यथा सिद्ध न हो, तेल का बहिर्वाह ओबी (स्धोरा) टैंक में लोड किए गएस्धोरा तेल की कुल मात्रा का 1% से कम नहीं लिया जाएगा, प्रारंभिक विनिमय नुकसान और वर्तमान और लहरों के कारण गतिशील प्रभावों के लिए।

(घ) नीचे की क्षति के मामले में, स्धोरा टैंक सेबहिर्वाह का एक हिस्सा गैर-तेल डिब्बों द्वारा कब्जा किया जा सकता है और इस प्रभाव को प्रत्येक टैंक के लिए कारक सीडीबी (आई) के अनुप्रयोग द्वारा अनुमानित किया जाता है, जिसे निम्नानुसार लिया जाएगा:-

सी(डीबी) = 0.6 गैर-तेल डिब्बों से नीचे से बंधे स्धोरा टैंकों के लिए

सी(डीबी) = 1.0 नीचे के खोल से घिरे स्धोरा टैंकों के लिए।

(8) साइड क्षति से एक डिब्बे के उल्लंघन की संभावना पीएस की गणना निम्नानुसार की जाएगी: -

(क) पीएस = पीएसएलपीएसवी पीएसटी

जहां:

पीएसएल = 1 - पीएसएफ- पीएसए = संभावना है कि क्षति क्षैतिज क्षेत्र में फैल जाएगी जो एक्सए और एक्सएफ से घिरा है

पीएसवी = 1 - पीएसयू- पीएसएल = संभावना है कि नुकसान ज़ेडएल औरज़ेडयू से घिरा ऊर्ध्वाधर क्षेत्र में विस्तारित होगा; और

पीएसटी = 1 - पीएसवाई = संभावना है कि नुकसान सीमा सेपरे आड़े-तिरछे रूप से विस्तारित होगा

(ख) पीएसए, पीएसएफ, पीएसएल, पीएसयू और पीएसवाई का निर्धारण इस उप-पैरा के खंड (ग) में दिए गए साइड क्षति की संभावनाओं की तालिकाओं से रैखिक अंतर्वेशन द्वारा किया जाएगा, जहां-

पीएसए = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से स्थान के पीछे स्थित होगा

पीएसएफ = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से स्थान/के आगे स्थित होगा

पीएसएल = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से टैंक के नीचे होगा;

पीएसयू = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से टैंक के ऊपर होगा; और

पीएसवाई = संभावना है कि नुकसान टैंक के पूरी तरह से बाहर की ओर होगा।

डिब्बों की सीमाएँ , , , और को निम्नानुसार विकसित किया जाएगा: -

Xa = एल के पीछे के टर्मिनल से डिब्बे पर विचार किए जा रहे सबसे पीछे के बिंदु तक की लंबाई की दूरी, मीटर में;

एक्सएफ = एल के पिछले टर्मिनल से मीटर में विचाराधीन डिब्बे के सबसे आगे के बिंदु की अनुदैर्ध्य दूरी;

1= मोल्ड किए गए आधार रेखा से कम से कम बिंदु तक ऊर्ध्वाधर दूरी, मीटर में;

ज़ू= मोल्ड किए गए आधार रेखा से डिब्बे पर विचार किए जा रहे उच्चतम बिंदु तक ऊर्ध्वाधर दूरी, मीटर में, नहीं ली जानी है। और

य = विचाराधीन डिब्बे और साइड शेल केबीच सेंटर लाइन के समकोण पर मापी गई न्यूनतम क्षैतिज दूरी,

मीटर में;

(ग) साइड क्षति के लिए संभावनाओं की सारणी-

एक्सए/एल	पीएसए		एक्सएफ/एल	पीएसएफ		जेडएल/डीएस	पीएसएल		ज़ू/डीएस	पीएसयू
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

*टिप्पण:*पीएसवाईकी गणना निम्नानुसार की जाएगी।-

पीएसवाई = (24.96 - 199.6वाई/बीएस) (वाई/बीएस) के लिए वाई/बीएस< 0.05

0.05 के लिए पीएसवाई = 0.749 + {5 - 44.4 (y/BS - 0.05)} (y/BS - 0.05)

पीएसवाई = 0.888 + 0.56 (y/BS - 0.1) y/BS > 0.1 के लिए

पीएसवाई 1 से अधिक नहीं लिया जाएगा।

(9) नीचे की क्षति सेएक डिब्बे के उल्लंघन की संभावना पीबीकी गणना निम्नानुसार की जाएगी: -

(a) पीबी = पीबीएल पीबीटीपीबीवी

जहां:

पीबीएल = 1 - पीबीएफ - पीबीए संभावना है कि क्षति क्षैतिजक्षेत्र में बढ़ जाएगी जो और से घिरा हुआ है

पीबीपी- पीबी संभावना है कि नुकसान वाईपी औरवाईएस से बंधे अनुप्रस्थ क्षेत्र में विस्तारितहोगा;और

पीबीवी = 1 - पीबीज़ेड संभावना है कि क्षति ऊर्ध्वाधर रूप से सीमा से ऊपर तक फैली होगी।

(ख) पीबीए, पीबीएफ,पीबीऔरपीबीजेड का निर्धारण इस उप-अनुच्छेद के खंड (ग) में नीचे की क्षति के लिए संभावनाओं की तालिकाओं से रैखिक अंतर्वेशन द्वारा किया जाएगा, जहां

पीबीए = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से स्थान के पीछे स्थित होगा

पीबीएफ = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से स्थान से आगे स्थित होगा

पीबीपी = संभावना है कि नुकसान टैंक के पत्तन तक ही सीमित रहेगा

पीबी = संभावना है कि नुकसान टैंक के पूर्णतः स्टारबोर्ड की ओर होगा; और

पीबीज़ = संभावना है कि नुकसान पूरी तरह से टैंक के नीचे होगा।

डिब्बोंकी सीमाएँ Xa, Xf, Yp, Ysऔरz को निम्नानुसार विकसित किया जाएगा: -

एक्सए, एक्सएफ कोउप-पैरा (8) केखंड (ख) में संदर्भित किया गया है;

यपी= पानी की रेखा के नीचे या नीचे स्थित डिब्बे के पोर्ट-सबसे बिंदु से, बीबी/2 से पोत की सेंटरलाइन के स्टारबोर्ड तक स्थित एक ऊर्ध्वाधर विमान तक,मीटर में;

Ys= पानी की रेखा पर या उसके नीचे स्थित डिब्बे के स्टारबोर्ड-सबसे बिंदु से, बीबी/2 से जहाज की सेंटरलाइन के स्टारबोर्ड तक स्थित एक ऊर्ध्वाधर विमान तक,मीटर में; और

जेड = डिब्बे की लंबाई पर, का न्यूनतममान, जहां, किसी भी दिए गए देशांतर स्थान पर, उस देशांतर स्थान पर निचले शेल के निचले बिंदु से डिब्बे के निचले बिंदु तक की ऊर्ध्वाधर दूरी मीटर में है।

(ग) निचले नुकसान की संभावनाओं की सारणियां-

एक्सए/एल	पीबीए		एक्सएफ/एल	पीबीएफ		वाईपी/बीबी	पीबीपी		वाईएस/बीबी	पीबी
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

पीबीज़ की गणना निम्नानुसार की जाएगी। —

$1_{4.}$5 - 67/डीएस) (/डीएस)के लिए. 0.1 से कमहै

$0_{.7}$8 + 1.1 (/) 0.1 के लिए0.1 से अधिक के लिए

पीबीज़ को 1 से अधिक नहीं लिया जाएगा।

(10) एक सरलीकृत संभाव्य दृष्टिकोण का उपयोग किया जाएगा जहां प्रत्येक स्धोरा टैंक से औसत बहिर्वाह में योगदान पर एक योग किया जाता है और कुछ डिजाइनों के लिए, जैसे कि बल्कहेड्स या डेक में चरणों या अवकाश की घटना की विशेषता है और ढलान वाले बल्कहेड्स या एक स्पष्ट पतवार वक्रता या दोनों के लिए, अधिक कठोर गणना उचित हो सकती है और, ऐसे मामलों में, निम्नलिखित गणना प्रक्रियाओं में से एक लागू की जा सकेगी, अर्थात्:

(क) उप-पैरा (8) और (9) में उल्लिखित संभावनाओं की गणना काल्पनिक उप-कंपार्टमेंट के अनुप्रयोग के माध्यम से अधिक सटीकता के साथ की जा सकती है;

(ख) उप-पैरा (8) और (9) में उल्लिखित संभावनाओं की गणना पैरा 9 के उप-पैरा (5) में उल्लिखित दिशानिर्देशों में निहित संभावना घनत्व कार्यों के प्रत्यक्ष अनुप्रयोग के माध्यम से की जा सकती है; और

(ग) तेल बहिर्वाह प्रदर्शन का मूल्यांकन पैरा 9 के उप-पैरा (5) में उल्लिखित दिशानिर्देशों में वर्णित विधि के अनुसार किया जा सकता है ।

(11) पाइपिंग व्यवस्था के संबंध में निम्नलिखित प्रावधान लागू होंगे:

(क) पोत के किनारे से 0.30 से कम या पोत के तल से 0.30 से कम की स्थिति में कार्गो टैंकों के माध्यम से चलने वाली पाइपिंग की रेखाओं में उन बिंदुओं पर वाल्व या इसी तरह के बंद करने वाले उपकरण लगाए जाएंगे जहां वे किसी भी कार्गो टैंक में खुलते हैं और जब टैंकों में कार्गो तेल होता है तो ये वाल्व किसी भी समय समुद्र में बंद रखे जाएंगे, सिवाय इसके कि उन्हें केवल आवश्यक कार्गो संचालन के लिए आवश्यक स्धोरा हस्तांतरण के लिए खोला जा सकता है;

(ख) दुर्घटना की स्थिति में तेल के बहिर्वाह को कम करने के लिए आपातकालीन त्वरित स्धोरा हस्तांतरण प्रणाली या अन्य प्रणाली के उपयोग के माध्यम से तेल के बहिर्वाह को कम करने के लिए क्रेडिट केवल केंद्रिय सरकार और संगठन द्वारा अनुमोदित प्रणाली की प्रभावशीलता और सुरक्षा पहलुओं के बाद ही ध्यान में रखा जा सकता है, और ऐसी स्वीकृति को पैरा 9 के उप-पैरा (5) में संदर्भित दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार प्रस्तुत किया जाएगा ।

14. क्षति धारणाएँ —

(1) पैरा 15 और 16 के अनुसार तेल टैंकरों से काल्पनिक तेल के बहिर्वाह की गणना के प्रयोजनों के लिए, जहाज के किनारे और नीचे एक समानांतर पाइप के नुकसान की सीमा के तीन आयाम नीचे दिए गए हैं और नीचे दिए गए हैं और नीचे के नुकसान के मामले में, तेल टैंकर के बताए गए हिस्सों पर व्यक्तिगत रूप से लागू करने के लिए दो शर्तें निर्धारित की गई हैं:

(क) पार्श्व क्षति:

(i)	अनुदैर्ध्य विस्तार (एलसी):	⅓L⅔ or 14.5m, जो भी कम हो
(ii)	अनुप्रस्थ विस्तार (टीसी) (गर्मियों के लिए निर्धारित फ्री बोर्ड के स्तर के अनुरूप सेंटरलाइन के समकोण पर पोत के किनारे से अंदर कीओर):	बी/5 या 11.5 एम, जो भी कम हो
(iii)	ऊर्ध्वाधर सीमा (वीसी):	आधार रेखा से ऊपर बिना सीमा के

(ख) नीचे की क्षति —

		पोत के अग्रिम लंब से 0.3 एल केलिए	पोत का कोई अन्य हिस्सा
(i)	अनुदैर्ध्य विस्तार (एलएस):	एल/10	एल/10 या 5 मीटर, जो भी कम हो
(ii)	अनुप्रस्थ विस्तार (टीएस)	बी/6 या 10 मीटर, जो भी हो 5 मीटर से कम नहीं	5
(iii)	आधार रेखा से ऊर्ध्वाधर विस्तार (विएस):	बी/15 या 6 मीटर, जो भी कम हो	

(2) इस अध्याय में दिखाई देने वाले प्रतीकों का अर्थ वही होगा जो इस पैरा में क्रमशःउनका है।

15. तेल का काल्पनिक बहिर्वाह —

(1) साइड क्षति (ओसी) और बॉटम क्षति (ओएस) के मामले में तेल के काल्पनिक बहिर्वाह की गणना निम्नलिखित सूत्रों द्वारापोत की लंबाई के साथ सभी कल्पनीय स्थानों को क्षति के कारण खंडों के संबंध में कीजाएगी, जैसा कि पैरा 14 में परिभाषित किया गया है।

(क) पार्श्व क्षति के लिए:

ओसी = वाई + केआइसीआई∑ (आई)∑

(ख) नीचे की क्षति:

ओएस = (3) (2 ∑)(2)∑

जहां:

वाई =	एक विंग टैंक का आयतन, घन मीटरमें, जिसे पैरा 13 में निर्दिष्ट क्षति से क्षतिग्रस्त माना जाता है और अलग-अलगबैलास्ट टैंक के लिए डब्ल्यूआई शून्य के बराबर लिया जा सकताहै।
सीआई =	एक केंद्रीय टैंक का आयतन, घनमीटर में, जिसे पैरा 13 में निर्दिष्ट क्षति से क्षतिग्रस्त माना जाता है; एक अलग बैलास्ट टैंक के लिए सीआई शून्य के बराबर लिया जा सकता है।
केआई=	1- जब bi, , के बराबर याउससे अधिक हो, तो , को शून्य के बराबर लिया जाएगा।
जेडआई. =	1- हाय/बनाम, जब हाय बनाम के बराबर या उससे अधिक होता है, तो ज़ी को शून्य के बराबर लिया जाएगा।
बीआई =	विचाराधीन विंग टैंक की चौड़ाई, मीटर में, पोत के किनारे से दाहिने कोण पर मध्य रेखा के समतुल्य स्तर पर मापीगई, जो निर्धारित ग्रीष्मकालीन फ्रीबोर्ड के अनुरूप है।
एचआई	विचाराधीन डबल बॉटम की न्यूनत मगहराई, मीटर में; जहां कोई डबल बॉटम फिट नहीं किया गया है, तो शून्य के बराबर लिया जाएगा।

टिप्पण: इस अध्याय में दिखाई देने वाले प्रतीकों का वही अर्थ होगा जो इस पैरा में क्रमशःउनका है।

(2) यदि पंख तेल टैंकों के बीच एलसी से कम लंबाई का एक रिक्तस्थान या अलग-अलग बैलास्ट टैंक स्थित है, जैसा कि पैरा 14 में परिभाषित किया गया है, सूत्र (I) में ओसी की गणना की जा सकती है, आयतन के आधार पर, एक ऐसे टैंक का वास्तविक आयतन (जहां वे समान क्षमता के हैं) या दो टैंकों में से छोटा (यदि वे क्षमता में भिन्न हैं) जो ऐसी जगह से सटे हैं, नीचे परिभाषित एसआई से गुणा किया जाताहै और ऐसी टक्कर में शामिल अन्य सभी पंख टैंकों के लिए वास्तविक पूर्ण आयतन का मान लिया जाता है:

$$S_i = 1- l_i/l_c$$

जहां ली= लंबाई, मीटरमें, विचाराधीन रिक्त स्थान या अलग किए गए बैलास्ट टैंक की है।

(3) (क) क्रेडिट केवल डबल बॉटम टैंकों के संबंध में दिया जाएगा, जो यातो खाली हैं या टैंकों में स्धोरा ले जाने पर साफ पानी ले जा रहे हैं।

(ख) जहां टैंक की पूरी लंबाई और चौड़ाई के लिए डबल बॉटम नहीं फैला है, डबल बॉटम कोगैर-मौजूद माना जाता है और टैंक के नीचे के क्षेत्र के ऊपर टैंक की मात्रा कोसूत्र (2) में शामिल किया जाएगा, भले ही टैंक को इस तरह के आंशिक डबल बॉटम की स्थापना के कारण उल्लंघन नहीं माना जाता है।

(ग) चूषण कुओं की कीमत के निर्धारण में उपेक्षा की जा सकती है, परंतु ऐसे कुएं क्षेत्र में अत्यधिक न हों और न्यूनतम दूरी के लिए टैंक सेनीचे तक फैले हों और किसी भी मामले में डबल तल की ऊंचाई के आधे से अधिक न हों और यदि ऐसे कुएं की गहराई दोगुनी तल की ऊंचाई से अधिक हो, तो कीमत दोगुनी तल की ऊंचाई घटा कुएं की ऊंचाई के बराबर ली जाएगी:

परंतु ऐसे कुओं की सेवा करने वाली पाइपिंग यदि डबल बॉटम के भीतर स्थापित की जाती है, तो टैंक से कनेक्शन के बिंदु पर स्थित वाल्व या अन्य बंद व्यवस्था से फिट की जाएगी, ताकि पाइपिंग को नुकसान होने की स्थिति में तेल के बहिर्वाह को रोका जा सके, ऐसी पाइपिंग को बॉटम शेल से यथासंभव ऊंचा स्थापित किया जाएगा और ये वाल्व किसी भी समय समुद्र में बंद रखे जाएंगे जब टैंक में तेल स्धोराहो, सिवाय इसके कि उन्हें केवल पोत की छंटाई के उद्देश्य से आवश्यक स्धोरा हस्तांतरण के लिए खोला जा सकेगा।

(4) यदि नीचे की क्षति में एक साथ चार केंद्र टैंक शामिल हैं, तो ओ एस का मूल्य निम्नलिखित सूत्र के अनुसार गणना की जा सकती है:

$$O_s = ¼ (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \qquad (III)$$

(5) महानिदेशक- बॉटम क्षति के मामले में तेल के बहिर्वाह को कम करने केरूप में क्रेडिट कर सकते हैं, प्रत्येक स्धोरा तेल टैंक में एक आपातकालीन उच्चूषण वाला स्थापित स्धोरा ट्रांसफर सिस्टम, जो एक उल्लङ्घन टैंक या टैंकों से अलग किए गए बैलास्ट टैंकों या उपलब्ध स्धोरा टैंक तक स्थानांतरित करने में सक्षम है यदि यह आश्वासन दिया जा सकता है कि ऐसे टैंकों में पर्याप्त उल्लेग होगा:

परंतु ऐसी प्रणाली का क्रेडिट संचालन के दो घंटों में शामिल सबसे बड़े टैंकों के आधे के बराबर तेल स्थानांतरित करने की क्षमता और बैलास्ट या स्धोरा टैंकों में समकक्ष प्राप्त करने की क्षमता की उपलब्धता द्वारा शासित होगा:

परंतु ऐसा ऋण सूत्र (III) के अनुसार ओएस की गणना की अनुमति देने तक सीमित होगा:

यह भी प्रावधान है कि इस तरह के चूषण के लिए पाइपों को नीचे की क्षति की ऊर्ध्वाधर सीमा से कम ऊंचाई पर स्थापित किया जाएगा:

परंतु यह भी कि महानिदेशक संगठन को अन्य राष्ट्र दलों को प्रसारित करने के लिएउसके द्वारा स्वीकृत व्यवस्थाओं के संबंध में जानकारी प्रदान करेगा।

(6) यह पैरा 1 जनवरी, 2010 को या उसके बाद वितरित किए गए तेलटैंकरोंपरलागू नहीं होता है।

16. कार्गो टैंकों के आकार और व्यवस्था की सीमाएँ। —

(1) उप-पैरा (7) के प्रावधानों के अधीन, निम्नलिखित तेलटैंकर इस पैरा के प्रावधानों का पालन करेंगे, अर्थात्: -—

(क) 150 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक तेल टैंकर 31 दिसंबर, 1979 के बाद वितरित किया गया; और

(ख) 150 सकल टन भार और उससे अधिक का प्रत्येक तेल टैंकर 31 दिसंबर, 1979 को या उससे पहले वितरित किया गया, जो निम्नलिखित श्रेणियों में से किसी एक में आता है, अर्थात्: -

(i) एक टैंकर, जिसकी डिलीवरी 1 जनवरी, 1977 के बाद है; या

(ii) एक टैंकर जिस पर निम्नलिखित शर्तें लागू होती हैं, अर्थात्: -

(अ) जिसकावितरण 1 जनवरी, 1977 से बाद मेंनहीं है; और

(आ) जिसका निर्माण अनुबंध 1 जनवरी, 1974 के बाद रखा गया है, या ऐसे मामलों में जहां पहले कोई निर्माण अनुबंध नहीं रखा गया है, जिसका कील बिछाया गया है या जिसका टैंकर 30 जून, 1974 के बाद संरचना के समान चरण में है।

(2) तेल टैंकरों के स्धोरा टैंक इस आकार और व्यवस्था के होने चाहिए कि पैरा 15 के प्रावधानों के अनुसार गणना की गई काल्पनिक आउटफ्लो ओसी या ओएस पोत की लंबाई में कहीं भी 30,000 घन मीटर या 400 जोभी अधिक हो, लेकिन अधिकतम 40,000 घन मीटर के अधीन है।$\sqrt[3]{DW,}$

(3) तेल टैंकर के किसी एक विंग कार्गो तेल टैंक का आयतनउप-पैरा (2) में संदर्भित काल्पनिक तेल बहिर्वाह की सीमाओं के पचहत्तर प्रतिशत से अधिक नहीं होगा और किसी एक केंद्र कार्गो तेल टैंक का आयतन 888811 घनमीटर से अधिक नहीं होगा:

परंतु पैरा 8 में संदर्भित पृथक बैलास्ट तेल टैंकरों में, दो पृथक बैलास्ट टैंकों के बीच स्थित एक विंग स्धोरातेल टैंक की अनुमत मात्रा, प्रत्येक लंबाई से अधिक हो सकती है। यदि विंग टैंकों की चौड़ाई से अधिक है, तो काल्पनिक तेल बहिर्वाह की अधिकतम सीमा तक बढ़ाया जा सकता है।

(4) प्रत्येक स्धोरावाहक टैंक की लंबाई 10 मीटर या निम्नलिखितमें से किसी एक मान से अधिक नहीं होनी चाहिए, जो भी अधिक हो:

(क) जहां स्धोरा टैंकों के अंदर कोई अनुदैर्ध्य पोतभीत प्रदान नहीं किया गया है:

(0.5 + 0.1) एल ले$\frac{b_i}{B}$किन 0.2 एल से अधिक नहीं

(ख) जहां स्धोरा टैंकों के अंदर एक सेंटरलाइन अनुदैर्ध्य पोतभीत प्रदान किया गया है:

(0.25 + 0.15) एल$\frac{b_i}{B}$

(ग) जहां स्धोरा टैंकों के अंदर दो या दो से अधिक अनुदैर्ध्य पोतभीत प्रदान किएजाते हैं:

(i) विंग स्धोराटैंकों के लिए: 0.2

(ii) केंद्रस्धोरा टैंकों के लिए। —

(अ) यदि एक पां$\frac{b_i}{B}$चवें से अधिक या उसके बराबरहै: 0.2

(आ) यदि एक पां$\frac{b_i}{B}$चवें से कम है। —

(I) जहां कोई सेंटरलाइन अनुदैर्ध्यपोतभीत प्रदान नहीं किया गया है:

(0.5 + 0.1) एल$\frac{b_i}{B}$

(II) जहां एक सेंटरलाइन अनुदैर्ध्य पोतभीत प्रदान किया गयाहै:

(0.25 + 0.15) एल$\frac{b_i}{B}$

(घ) जहां बीआईप्रश्नमें टैंक के बाहरी अनुदैर्ध्य पोतभीत से जहाज के किनारे से न्यूनतम दूरी है, जिसे समर फ्री बोर्ड के अनुरूप स्तर पर सेंटर लाइन के समकोण पर इनबोर्ड पर मापा जाता है।

(5) उप-पैरा (2), (3) और (4) द्वारा स्थापित मात्रा सीमाओं से अधिक न होने के लिए और स्थापित स्धोरा हस्तांतरण प्रणाली के स्वीकृत प्रकारके बावजूद, जब ऐसी प्रणाली टैंकों को एक दूसरे से अलग करने वाले दो या अधिक को आपस में जोड़ती है और जब टैंकर समुद्र में होता है तो ये वाल्व या उपस्कर बंद कर दिए जाएंगे।

(6) पाइपिंग की रेखाएं जो पोत के किनारे से टीसी से कम या पोतके तल से कम से कम स्थिति में स्धोरा टैंकों के माध्यम से चलती हैं, उन्हें वाल्वया बंद करने वाले उपकरणों के साथ फिट किया जाएगा, जिस बिंदु पर वे किसी भी स्धोराटैंक में खुलते हैं और ये वाल्व समुद्र में किसी भी समय बंद रखे जाएंगे जब टैंकोंमें स्धोरा तेल होता है, सिवाय इसके कि पोत को ट्रिम करने के उद्देश्य से आवश्यक स्धोरा हस्तांतरण के लिए ही उन्हें खोला जा सकता है।

(7) यह पैरा 1 जनवरी, 2010 को या उसके बाद वितरित किए गए तेल टैंकरों परलागू नहीं होता है।

17. अक्षुण्ण स्थिरता —

(1) 1 फरवरी, 2002 को या उसके बाद वितरित किए गए 5,000 टनकुल भार और उससे अधिक के प्रत्येक तेल टैंकर को माल और रोड़ी पत्थर की लदाई कीसबसे खराब संभावित परिस्थितियों में किसी भी परिचालन डुबाव के लिए उपयुक्त खंड (क) और (ख) में निर्दिष्ट अखंड स्थिरता मानदंडों का पालन करना होगा, जिसमें तरल हस्तांतरण संचालन के मध्यवर्ती चरण और सभी परिस्थितियों में अच्छी परिचालन प्रथा शामिल है, स्थिरक भार टैंकों को ढीला माना जाएगा।

(क) पत्तन में, प्रारंभिक मुक्त सतह के लिए सुधारा गया मुक्त सतह ऊंचाई जीएमओ, 0 के लिए मापा गया, 0.15 मीटर से कम नहीं होगा;

(ख) समुद्र में, निम्नलिखित मानदंड लागू होंगे:

(i) 30º के एंगिल ऑफ हील तक 0.055 मी. रेड से कम नहीं होगा और 40º या अन्य नाविकीय जल भराव कोण तक 0.09 मी. रेड से कम नहीं होगा यदि यह कोण 40º सेकम है और इसके अलावा, 30º और 40º के जहाज के स्टीयरिंग चक्र का कोण केΘ_fबीच या 30º और के बीच स्थिरता वर्क (जीजेडकर्व) के अधीन क्षेत्र, यदि यह कोण 40º से कम है, तो 0.03 मी. रेड से कम नहीं होगा;Θ_f

टिप्पण: यह Θ_f एड़ी का कोण है जिस परहल, सुपरस्ट्रक्चर या डेक-घरों में खुलाव, जिन्हें मौसम रोधी बंद नहीं किया जा सकता है, डूब जाते हैं और इस मानदंड को लागू करने में, छोटे खुलाव जिनके माध्यम से प्रगतिशील जलप्लावन नहीं आ सकती है, उन्हें खुला नहीं माना जाना चाहिए। ,

(ii) दाहिने लीवर जीजेड कम से कम 0.20 मीटर की ऊंचाई पर 30 डिग्री के बराबर या उससे अधिक कोण पर होना चाहिए

(iii) अधिकतम राइटिंग आर्म एंगिल ऑफ हील पर होना चाहिएजो अधिमानतः 30 से अधिक लेकिन 25 से कम होना चाहिए; और

(iv) प्रारंभिक मध्यकेंद्रक ऊंचाई जीएमओ, 0 डिग्री एड़ी पर मापी गई मुफ्त सतह के लिए सही किया गया, 0.15 मीटर से कम नहीं होना चाहिए।

(2) उप-पैरा (1) की आवश्यकताओं को डिजाइन उपायों केमाध्यम से पूरा किया जाएगा और संयोजन वाहकों के लिए, सरल पूरक परिचालन प्रक्रियाओं की अनुमति दी जा सकती है।

(3) उप-पैरा (2) में उल्लिखित तरल हस्तांतरण संचालन के लिए सरल पूरक परिचालन प्रक्रियाओं का अर्थ मास्टर को उपलब्ध कराई गई लिखित प्रक्रियाएं होंगी जो-

(क) केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित हैं;

(ख) उन माल और स्थिरक भार को इंगित करें, जो तरल हस्तांतरण की किसी विशिष्ट स्थिति और मालघनत्व की संभावित सीमा के अधीन ढीले हो सकते हैं और फिर भी स्थिरता मानदंडों कोपूरा करने की अनुमति दे सकते हैं और ढीले टैंक तरल हस्तांतरण कार्यों के दौरान भिन्न हो सकते हैं और किसी भी संयोजन के हो सकते हैं, बशर्ते वे मानदंडों को पूरा करें;

(ग) तरल हस्तांतरण संचालन के प्रभारी अधिकारी को आसानी से समझ में आ जाएगा;

(घ) माल या रोड़ी पत्थर स्थानांतरण संचालन के नियोजित अनुक्रमों के लिए प्रदान करें;

(ड.) ग्राफिकल या सारणीबद्ध रूप में स्थिरता प्रदर्शन मानदंडों का उपयोग करके प्राप्त और आवश्यक स्थिरता की तुलना की अनुमति दें;

(च) प्रभारी अधिकारी द्वारा किसी व्यापक गणितीय गणना की आवश्यकता नहीं है;

(छ) अनुशंसित मूल्यों से प्रस्थान करने की स्थिति में प्रभारी अधिकारी द्वारा की जाने वाली सुधारात्मक कार्रवाइयों के लिए और आपातकालीन स्थिति में प्रदान करना; और

(ज) अनुमोदित ट्रिम और स्थिरता पुस्तिका में और माल या स्थिरक भार स्थानांतरण नियंत्रण स्टेशन पर और किसी भी कंप्यूटर सॉफ्टवेयर में प्रमुखता से प्रदर्शित होते हैं जिसके द्वारा स्थिरता गणना की जाती है।

18. उपखंड और क्षति स्थिरता

(1) 150 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक तेल टैंकर को 31 दिसंबर, 1979 के बाद वितरित किया गया, उप-पैरा (3) में निर्दिष्ट उपखंड और क्षति स्थिरता मानदंड का पालन करना चाहिए, उप-पैरा (2) में निर्दिष्ट अनुमानित साइड या बॉटम क्षति के बाद, किसी भी डुबाव को ट्रिम और जहाज की ताकत के साथ-साथ माल के सापेक्ष घनत्व के अनुरूप वास्तविक आंशिक यापूर्ण भार की स्थिति को दर्शाते हैं और इस तरह की क्षति को जहाज की लंबाई के साथसभी कल्पनीय स्थानों पर लागू किया जाएगा, अर्थात्:

(क) 225 मीटर से अधिक लंबाई के टैंकरों में, पोत कीलंबाई में कहीं भी;

(ख) 150 मीटर से अधिक के टैंकरों में, लेकिन लंबाई में 225 मीटर से अधिक नहीं, जहाज़ की लंबाई में कहीं भी मशीनरी स्थान को बांधने वाले पीछे या आगे के पोतभीत को शामिल करने के अलावा और मशीनरी स्थान को एक एकल जलप्लावन वाले डिब्बे के रूप में माना जाएगा; और

(ग) टैंकरों में 150 मीटर से अधिक लंबाई नहीं होनी चाहिए, जहाजों की लंबाई में कहीं भी आसन्न अनुप्रस्थ पोतभीतों के बीच मशीनरी स्थान को छोड़कर और 100 मीटर या उससे कम लंबाई वाले टैंकरों के लिए जहां उप-पैरा (3) की सभी आवश्यकताओं को पूरा नहीं किया जा सकता है जहाजों की परिचालन गुणवत्ता को भौतिक रूप से खराब किए बिना, महानिदेशक इन आवश्यकताओं से छूट की अनुमति दे सकता है:

परंतुस्थिरक भार की स्थिति जहां टैंकर तेल के अवशेषों को छोड़कर माल टैंकों में तेल नहीं ले जा रहा है, उस परविचार नहीं किया जाएगा।

(2) कथित क्षति की सीमा और चरित्र के संबंध में निम्नलिखित प्रावधान लागू होंगे: -

(क) साइड डैमेज:

(या)	अनुदैर्ध्य विस्तार:	(14.5 मीटर या 14.5 मीटर, जो भी कम हो
(ii)	अनुप्रस्थ विस्तार (गर्मियों के भार रेखा के स्तर पर मध्यरेखा के समकोण पर जहाज के किनारे से अंदर की ओर)	बी/5या 11.5 एम, जो भी कम हो
(iii)	ऊर्ध्वाधर सीमा	मध्य रेखा पर नीचे के शेल प्लेटिंग की ढली हुई रेखा से, ऊपर की ओर बिना किसी सीमा के

(ख) नीचे की क्षति:

	पोत के अग्र के लंबवत से 0.3 के लिए	जहाज का कोई अन्य हिस्सा
(i) अनुदैर्ध्य विस्तार	1/3 (14.5 मीटर), जो भी कम हो	1/3 (5) या 5 मीटर, जो भी कम हो
(ii) अनुप्रस्थ विस्तार	बी/6 या 10 मीटर, जो भी कम हो	बी/6 या 5 मीटर, जो भी कम हो
(iii) ऊर्ध्वाधर सीमा	बी/15 या 6 मीटर, जो भी कम हो, सेंटरलाइन पर बॉटम शेलप्लेटिंग की ढाली हुई रेखा से मापा जाता है	बी/15 या 6 मीटर, जो भी कम हो, सेंटरलाइन पर बॉटम शेलप्लेटिंग की ढाली हुई रेखा से मापा जाता है

(ग) यदि किसी भी प्रकार की क्षति, जो अधिकतम क्षति की सीमा से कम है, जो खंड (क) और (ख) में निर्दिष्ट है, अधिक गंभीर स्थिति में परिणत होगी, तो ऐसी क्षति पर विचार किया जाएगा

(घ) जहां अनुप्रस्थ पोतभीत से संबंधित क्षति उप-पैरा (1) के खंड (क) और (ख) में निर्दिष्ट रूप से परिकल्पित है, अनुप्रस्थ जलरोधी पोतभीत को कम से कम दूरी पर रखा जाएगा। अनुप्रस्थ क्षति कीअनुदैर्ध्य सीमा के बराबर, जिसे ऊपर खंड (क) में निर्दिष्ट किया गया है, ताकिप्रभावी माना जा सके और जहां अनुप्रस्थ पोतभीत कम दूरी पर रखे जाते हैं, ऐसे नुकसान की सीमा के भीतर एक या अधिक पोतभीत को जलप्लावन वाले डिब्बे के निर्धारण के उद्देश्य से गैर-मौजूद माना जाएगा

(ड.) जहां आसन्न अनुप्रस्थ जलरोधी पोतभीत के बीचनुकसान उप-पैरा (1) के खंड (ग) में निर्दिष्ट रूप से परिकल्पित है, कोईमुख्य अनुप्रस्थ पोतभीत या साइड टैंक या डबल बॉटम टैंक को बांधने वाला अनुप्रस्थ पोतभीत क्षतिग्रस्त नहीं माना जाएगा, जब तक कि-

(i) आसन्न पोतभीत की दूरी ऊपर खंड (क) में निर्दिष्ट अनुमानित क्षति की अनुदैर्ध्य सीमा से कम है; या

(ii) 3.05 मीटर से अधिक लंबाई के अनुप्रस्थ पोतभीत में एक कदम या अवकाश है, जो अनुमानित क्षति के प्रवेश की सीमा के भीतर स्थित है:

परंतु शिखर के पश्चात्पोतभीत औरबाद के शिखर के पश्चात् शीर्ष द्वारा गठित पहल को इस पैरा के प्रयोजनों के लिए एक पहल नहीं माना जाएगा;

(च) यदि पाइप, नलिकाएं या सुरंगें क्षति की मानी गई सीमा के भीतर स्थित हैं, तो ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिए कि प्रगतिशील जलप्लावन सेक्षतिग्रस्त होने वाले डिब्बों के अलावा अन्य डिब्बों तक विस्तार न हो सके।

(3) तेल टैंकरों को क्षति स्थिरता मानदंडों का अनुपालन करनेवाला माना जाएगा यदि निम्नलिखित आवश्यकताएं पूरी होती हैं, अर्थात्:

(क) अंतिम जलरेखा, सिंकाज, एड़ी और ट्रिम को ध्यान में रखते हुए, किसी भी उद्घाटन के निचले किनारे से नीचे होगी जिसके माध्यम से प्रगतिशील जलप्लावन आ सकती है और ऐसे उद्घाटन मेंवायु नली और वे शामिल होंगे जो मौसमरोधी दरवाजे या हैच छादन के माध्यम से बंद हैं और भाररोधी मैनहोल कवर और फ्लश स्कटल्स के माध्यम से बंद उद्घाटन को बाहर कर सकते हैं, छोटे जलरोधी माल टैंक हैच छादन जो डेक की उच्च अखंडता को बनाए रखते हैं, दूर से संचालित जलरोधी स्लाइडिंग दरवाजे, टिका वाले जलरोधी एक्सेस दरवाजे स्थानीय रूप से और नेविगेशन ब्रिज पर खुले या बंद संकेत के साथ, त्वरित-कार्य करने वाला याएकल-कार्य करने वाले प्रकार के जो आम तौर पर समुद्र में बंद होते हैं, टिका वाले जलरोधी दरवाजे जो समुद्र में स्थायी रूप से बंद होते हैं, और गैर-खुलने वाले प्रकार के साइड स्कटल्स:

(ख) जलप्लावन के अंतिम चरण में, असममित जलप्लावन के कारण एड़ी का कोण 25 से अधिक नहीं होना चाहिए, परंतु यदि कोई डेक किनारा डूब नहीं होता है तो इस कोण को 30 तक बढ़ाया जा सकता है;

(ग) जलप्लावन के अंतिम चरण में स्थिरता की जांच की जानी चाहिए और इसे पर्याप्त माना जा सकता है यदि राइटिंग लीवर वक्र में कम से कम 0.1 मीटर के अधिकतम अवशिष्ट राइटिंग लीवर के साथ संतुलन की स्थिति से 20º से अधिक की सीमा है और इस सीमा के भीतर वक्र के अधीनक्षेत्र 0.0175 मीटर से कम नहीं होना चाहिए

परंतु असुरक्षित खुले स्थानों को इस सीमा के भीतर डुबोया नहीं जाएगा जब तक कि संबंधित स्थान को जलप्लावन ग्रस्त न माना जाए:

परंतु यह भी कि इस सीमा के भीतर, ऊपर खंड (क) में सूचीबद्ध किसी भी उद्घाटन और अन्य उद्घाटनों के निमज्जन की अनुमति दी जा सकती है जो जलरोधी बंद करने में सक्षम हैं;

(घ) महानिदेशक इस बात से संतुष्ट होगा कि जलप्लावन के मध्यवर्ती चरणों के दौरान स्थिरता पर्याप्त है

(ड.) यदि फिट कियागया है, तो वाल्व या क्रॉस-लेवलिंग पाइप जैसे यांत्रिक सहायता की आवश्यकता वाली समतलीकरण व्यवस्थाओं पर ऊपर खंड (क), (ख) और (ग) की आवश्यकताओं को पूरा करने केलिए एड़ी के कोण को कम करने या न्यूनतम अवशिष्ट स्थिरता प्राप्त करने के उद्देश्य से विचार नहीं किया जाएगा और सभी चरणों के दौरान पर्याप्त अवशिष्ट स्थिरता बनाए रखी जाएगी जहां समतलीकरण का उपयोग किया जाता है और जो स्थान एक बड़े क्रॉस-सेक्शनल क्षेत्र की नलिकाओं से जुड़े होते हैं, उन्हें सामान्य माना जा सकता है।

(4) उप-पैरा (1) की आवश्यकताओं की पुष्टि गणनाओं द्वाराकी जाएगी, जो पोत की डिजाइन विशेषताओं, क्षतिग्रस्त डिब्बों की व्यवस्था, विन्यास और सामग्री और तरल पदार्थों के वितरण, सापेक्ष घनत्व और मुक्त सतह प्रभाव को ध्यानमें रखती हैं:

परंतु गणना निम्नलिखित पर आधारित होगी, अर्थात्:

(क) किसी भी खाली या आंशिक रूप से भरे टैंक, ले जाए गए माल के सापेक्ष घनत्व, साथ ही क्षतिग्रस्त डिब्बों से तरल पदार्थों के किसी भी बहिर्वाह का ध्यान रखा जाएगा;

(ख) क्षति के परिणामस्वरूप जलप्लावन वाले स्थानों के लिए मानी गई पारगम्यता निम्नानुसार होगी:

स्थान	पारगम्यता
स्टोर के लिए उपयुक्त	0.60

आवासन से अधिकृत	0.95
मशीनरी से कब्जा	0.85
रिक्त	0.95
उपभोज्य तरल पदार्थों के लिए अभिप्रेत	0 से 0.95 [फुटनोट:1]* [1: * आंशिक रूप से भरे डिब्बों की पारगम्यता डिब्बे में ले जाए गएतरल की मात्रा के अनुरूप होगी। जब भी तरल युक्त टैंक में क्षति पहुंचती है, तोयह माना जाएगा कि उस डिब्बे से सामग्री पूरी तरह से नष्ट हो गई है और संतुलन केअंतिम स्तर तक खारे पानी से बदल दी गई है
अन्य तरल पदार्थों के लिए अभिप्रेत	0 से 0.95तक *

(ग) साइड क्षति के ठीक ऊपर किसी भी अधिरचना की उत्प्लावनता को नजरअंदाज किया

जाएगा और अधिरचना के बिना भरे हुए हिस्सों को क्षति की सीमा से परे माना जा सकता है, परंतु उन्हें जलारोधी पोतभीतों द्वारा क्षतिग्रस्त स्थान से अलग किया जाए और इन अक्षुण्ण स्थानों के संबंध में उप-पैरा (3) के खंड (क) की आवश्यकताओं का अनुपालन कियाजाए और अधिरचना में जलारोधी पोतभीतों में टिकाऊ वाजलारोधी दरवाजे स्वीकार्य हो सकते हैं;

(घ) प्रत्येक व्यक्तिगत डिब्बे के लिए 5 के एंगिल पर मुक्त सतह प्रभाव की गणना की जाएगी और महानिदेशक आंशिक रूप से भरे टैंकों के लिए 5 से अधिक एंगिल पर मुक्त सतह सुधार की गणना करने की आवश्यकता या अनुमति दे सकता है

(ड.) उपभोज्य तरल पदार्थों की मुक्त सतहों के प्रभाव की गणना करते समय, यह माना जाएगा कि प्रत्येक प्रकार के तरल पदार्थ के लिए, कम से कम एक अनुप्रस्थ जोड़ी या एक एकल सेंटर लाइन टैंक में एक मुक्त सतह होती है और टैंक या टैंकों के संयोजन को ध्यान में रखा जाना चाहिए जहां मुक्त सतह का प्रभाव सबसे अधिक होता है।

(5) प्रत्येक तेल टैंकर का मास्टर और गैर-स्व-चालित तेल टैंकरका प्रभारी व्यक्ति जो इस पैरा के अंतर्गत आता है, उसे आपूर्ति की जाएगी

(क) इस पैरा के प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक माल की लदाई और वितरण से संबंधित जानकारी; और

(ख) इस पैरा द्वारा निर्धारित क्षति स्थिरता मानदंडों का अनुपालन करने के लिए पोत की क्षमता पर डेटा, जिसमें उप-पैरा (1) के खंड (ग) के अधीन अनुमत छूट का प्रभाव भी शामिल है।

* the permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquid, it shall be assumed that the contents are completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the of the final plane of equilibrium

(6) सभी तेल टैंकरों में एक स्थिरता उपस्कर लगाया जाना चाहिए, जो संगठन द्वारा अनुशंसित प्रदर्शन मानकों को ध्यान में रखते हुए महानिदेशक द्वारा अनुमोदित अक्षुण्ण और क्षति स्थिरता आवश्यकताओं के अनुपालन को सत्यापित करने में सक्षम हो

(क) 1 जनवरी 2016 से पहले निर्मित तेलटैंकरों को 1 जनवरी 2016 को या उसके बाद पोत के पहले निर्धारित नवीकरण सर्वेक्षण पर इसपैरा का अनुपालन करना होगा, लेकिन1 जनवरी 2021 से बाद में नहीं।

(ख) खंड (क) की आवश्यकताओं के बावजूद, 1 जनवरी 2016 सेपहले निर्मित एक तेल टैंकर पर फिट किया गया स्थिरता उपस्कर प्रतिस्थापित नहीं किया जा सकता है, परंतु यह प्रशासन की संतुष्टि के लिए अक्षुण्ण और क्षतिस्थिरता के अनुपालन को सत्यापित करने में सक्षम हो; और

(ग) नियम 15 के अधीन नियंत्रण के प्रयोजनों के लिए, प्रशासन स्थिरता उपस्कर के लिए अनुमोदन का एक दस्तावेज़ जारी करेगा।

स्पष्टीकरण – इस उप-पैरा के प्रयोजनों के लिए, "संगठन द्वारा अनुशंसित प्रदर्शन मानक" अंतर्राष्ट्रीय कोड ऑनइंटैक्ट स्टैबिलिटी, 2008 (2008 आईएस कोड) के भाग (ब), अध्याय 4, समय-समय पर संशोधित, स्थिरता उपकरणों के अनुमोदन के लिए दिशानिर्देश (एमएससी.1/सर्क.1229), उपाबंध, धारा 4, समय-समय पर संशोधित, और टैंकरों के लिए क्षति स्थिरता आवश्यकताओं के सत्यापन के लिए दिशानिर्देश (एमएससी.1/सर्क.1461) के भाग 1 मेंपरिभाषित तकनीकी मानक।

(7) 6 जुलाई 1996 को या उसके बाद वितरित किए गए 20,000 टनकुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों के लिए, उप-पैरा (2) के खंड (ख) में निर्दिष्ट क्षति मान्यताओं को निम्नलिखित अनुमानित बॉटम रेकिंग क्षति द्वारा पूरक किया जाएगा, अर्थात्:-

(क) रेखां शविस्तार:

(i) 75,000 टन कुल भार और उससे अधिक के पोत:

0.6 0.6 मीटर अग्र की लंबवत से मापा गया;

(ii) 75,000 टन कुल भार से कम के पोत:

0.4 0.4 मीटर अग्र की लंबवत से मापा गया;

(ख) अनुप्रस्थविस्तार: नीचे में कहीं भी बी/3;

(ग) ऊर्ध्वाधरविस्तार: बाहरी हल का उल्लंघन।

19. स्लोप टैंक—

(1) नियम 4 के उप-नियम (4) के प्रावधानों के अधीन, 150 सकल टनभार और उससे अधिक के तेल टैंकरों को उप-पैरा (2) के खंड (क) से (सी) कीआवश्यकताओं के अनुसार स्लोप टैंक व्यवस्था प्रदान की जाएगी और 31 दिसंबर, 1979 कोया उससे पहले वितरित तेल टैंकरों में, किसी भी माल टैंक को स्लोपटैंक के रूप में नामित किया जा सकता है।

(2) उप-पैरा (1) में उल्लिखित एक तेल टैंकर के संबंध में, -

(क) माल टैंकों की सफाई और माल टैंकों से गंदे रोड़ी पत्थर वाले अवशेष और टैंक वाशिंग को स्लॉपटैंक में स्थानांतरित करने के लिए पर्याप्त साधन प्रदान किए जाएंगे, जिसे महानिदेशक द्वारा अनुमोदित किया गया है;

(क) ऐसी प्रणालीमें, तेलयुक्त बहि:स्त्रोत को स्लोप टैंक या स्लोप टैंकों के संयोजन में इस तरह सेस्थानांतरित करने की व्यवस्था की जाएगी कि समुद्र में छोड़ा गया कोई भी बहि:स्त्रोतअनुच्छेद 24 के प्रावधानों का अनुपालन करेगा

(ख) स्लोप टैंककी व्यवस्था या स्लोप टैंकों के संयोजन में टैंक वाशिंग, तेल अवशेष और गंदे रोड़ी पत्थर वालेअवशेषों द्वारा उत्पन्न स्लोप को बनाए रखने के लिए आवश्यक क्षमता होनी चाहिए औरस्लोप टैंक या टैंकों की कुल क्षमता पोत की तेल-ले जाने की क्षमता का 3% से कमनहीं होनी चाहिए, सिवाय इसके कि महानिदेशक स्वीकार कर सकता है:

(i) ऐसे तेल टैंकरों के लिए 2% जहां टैंक धोने की व्यवस्था ऐसी है कि एकबार ढलान टैंक या टैंक को धोने के पानी से चार्ज किया जाता है, और जहां लागू हो, सिस्टम में अतिरिक्त पानी की शुरूआत के बिना, एडक्टर्स के लिए ड्राइविंग तरल पदार्थ प्रदान करने के लिए; यह पानी टैंक धोने के लिए पर्याप्त है

(ii) 2% जहां पैरा 8 के अनुसार अलग-अलग स्थिरक भार टैंक या समर्पित स्वच्छ स्थिरक भार टैंक प्रदान किए जाते हैं, या जहां पैरा 23 के अनुसार कच्चे तेल धोने का उपयोग करके माल टैंक सफाई प्रणाली फिट की जाती है:

परंतु इस क्षमता को ऐसे तेल टैंकरों के लिए 1.5%

तक कम किया जा सकता है जहां टैंक धोने की व्यवस्था ऐसी है कि एक बार ढलान टैंक या टैंक को धोने के पानी से चार्ज किया जाता है, यह पानी टैंक धोने के लिए पर्याप्त है और, जहां लागू हो, सिस्टम में अतिरिक्त पानी की शुरुआत के बिना, एडक्टर्स के लिए ड्राइविंग तरल पदार्थ प्रदान करने के लिए; और

(iii) संयोजन वाहकों के लिए 1% जहां तेल माल केवल चिकनी दीवारों वाले टैंकों में ले जाया जाता है:

परंतु इस क्षमता को 0.8% तक और कम किया जा सकता है जहां टैंक धोने की व्यवस्था इस प्रकार है कि एक बार जब स्लोपटैंक या टैंकों को धोने के पानी से भर दिया जाता है, तो यह पानी टैंक धोने के लिए पर्याप्त है और, जहां लागू हो, एडक्टरों के लिए ड्राइविंग तरल पदार्थ प्रदान करनेके लिए, सिस्टम में अतिरिक्त पानी की शुरूआत के बिना।;

(घ) स्लोप टैंकोंको विशेष रूप से इनलेट, आउटलेट, बैफल या वीयर की स्थिति के संबंध में इस तरह सेडिजाइन किया जाना चाहिए, जहां फिट किया गया है, ताकि अत्यधिक अशांति और पानी के साथ तेल या इमल्शन के प्रवेश से बचा जा सके।

(3) 70,000 टन कुल भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों को 31 दिसंबर, 1979 के बाद वितरित किया जाएगा, उन्हें कम से कम दो स्लोप टैंक प्रदान किए जाएंगे।

20. पंपिंग, पाइपिंग और उतराई व्यवस्था —

(1) प्रत्येक तेल टैंकर में, गंदे स्थिरक भार का पानी या तेल-दूषित पानी को गिराने के लिए ग्रहण सुविधाओं से कनेक्शन के लिए एक उतराई मैनिफोल्ड पोत के दोनों किनारों पर डेक पर स्थित होगा।

(2) 150 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक तेल टैंकर में, पैरा 24 के अधीन अनुमत माल टैंक क्षेत्रों से रोड़ी पत्थर वाला या तेल-दूषित पानी के समुद्र में गिराने के लिए पाइपलाइनें सबसे गहरी स्थिरक भार की स्थिति में खुले डेक याजलरेखा के ऊपर जहाज के किनारे तक ले जाई जाएंगी और उप-पैरा (6) के खंड (क) से (ड.) में निर्दिष्ट तरीके से संचालन की अनुमति देने के लिए अलग-अलग पाइपिंग व्यवस्था स्वीकार की जा सकती है।

(3) 150 सकल टन भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों में 31 दिसंबर, 1979 के बाद वितरित किए गए, माल टैंक क्षेत्रों से स्थिरक भार के पानी या तेल-दूषित पानी के समुद्र में गिराने को रोकने के लिए साधन प्रदान किए जाएंगे, उप-पैरा (6) के अधीन अनुमत जलरेखा के नीचे गिराने के अलावा, ऊपरी डेक पर या ऊपर स्थित एक स्थिति से उप-पैरा (1) में संदर्भित उपयोग में मैनिफोल्ड और उप-पैरा (2) में संदर्भित पाइपलाइनों से समुद्र में गिराने को दृश्य रूप से देखा जा सकता है:

परंतु गिराने को रोकने के लिए अवलोकन स्थिति पर साधन प्रदान करने की आवश्यकता नहीं है यदि अवलोकन स्थिति और उतराई नियंत्रण स्थिति के बीच टेलीफोन या रेडियो प्रणाली जैसी सकारात्मक संचार प्रणाली प्रदान की जाती है।

(4) 1 जून, 1982 के बाद वितरित किए गए प्रत्येक तेल टैंकर को अलग-अलग स्थिरक भार टैंक प्रदान करने या कच्चे तेल धोने की प्रणाली से लैस करने की आवश्यकता होगी, निम्नलिखित आवश्यकताओं का पालन किया जाएगा, अर्थात्:

(क) यह तेल पाइपिंग से सुसज्जित होगा जो इस प्रकार डिज़ाइन और स्थापित किया गया है कि लाइनों में तेल प्रतिधारण कम से कम हो; और

(ख) माल पंपों और सभी तेल लाइनों को माल उतराई पूरा होने पर निकालने के लिए साधन प्रदान किए जाएंगे, जहां आवश्यक हो, एक स्ट्रिपिंग डिवाइस और लाइन से कनेक्शन द्वारा और पंप ड्रेनिंग को किनारे और माल टैंक या स्लोप टैंक दोनों में उतराई करने में सक्षम होना चाहिए:

परंतु किनारे पर गिराने के लिए, एक विशेष छोटे व्यास की लाइन प्रदान की जाएगी और इसे पोत के मैनिफोल्ड वाल्व के आउटबोर्ड से जोड़ा जाएगा।

(5) 1 जून, 1982 को या उससे पहले वितरित किए गए प्रत्येक कच्चे तेल टैंकर को अलग-अलग स्थिरक भार टैंक प्रदान करने या कच्चे तेल धोने की प्रणाली लगाने की आवश्यकता होगी, उप-पैरा (4) के खंड (ख) के प्रावधानों का पालन किया जाएगा।

(6) प्रत्येक तेल टैंकर पर, माल टैंक क्षेत्रों से रोड़ी पत्थर वाला पानी या तेल-दूषित पानी का गिराना जलरेखा से ऊपर होगा, सिवाय निम्नलिखित के:-

(क) पृथक स्थिरक भारऔर साफ स्थिरक भार को जलरेखा के नीचे छोड़ा जा सकता है

(i) पत्तनों में या अपतटीय टर्मिनलों पर;

(ii) समुद्र में गुरुत्वाकर्षण द्वारा; या

(iii) यदि स्थिरक भार जल विनिमय पोत के स्थिरक भार जल और तलछट के नियंत्रण और प्रबंधन के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय के विनियम डी-1.1 के प्रावधानों के अधीन किया जाता है, तो पंपों द्वारा समुद्र में:

परंतु रोड़ी पत्थर के पानी की सतह की जांच या तो दृष्टि से या अन्य माध्यमों से उतराई से ठीक पहले की गई है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि तेल से कोई संदूषण नहीं हुआ है;

(ख) 31 दिसंबर, 1979 को या उससे पहले वितरित तेल टैंकर, जो बिना संशोधन के, जल रेखा सेऊपर अलग-अलग स्थिरक भारकी उतराई करने में सक्षम नहीं हैं, समुद्र में जलरेखा सेनीचे अलग-अलग स्थिरक भार की उतराई कर सकते हैं, परंतु स्थिरक भार के पानी की सतह पर गिराने से ठीक पहले यह सुनिश्चित करने के लिए जांच की गई हो कि तेल से कोई संदूषण नहीं हुआ है;

(ग) 1 जून, 1982 को या उससे पहले वितरित किएगए तेल टैंकर, समर्पित स्वच्छ स्थिरक भार टैंकों के साथ काम करते हैं, जो बिना संशोधन के जलरेखा से ऊपर समर्पित स्वच्छस्थिरक भार टैंकों से स्थिरक भार पानी का गिराने में सक्षम नहीं हैं, जलरेखा के नीचे अपने स्थिरक भार की उतराई कर सकते हैं, परंतु स्थिरक भारके पानी को गिराना पैरा 8 के उप-पैरा (8) के खंड (ग) के अनुसार पर्यवेक्षित किया जाए

(घ) समुद्र में प्रत्येक तेल टैंकर पर, माल क्षेत्र में टैंकों से गंदा रोड़ी पत्थर का पानी या तेल-दूषित पानी, स्लोप टैंकों के अलावा, जलरेखा के नीचे गुरुत्वाकर्षण द्वारा छोड़ा जा सकता है, परंतु तेल या पानी पृथक्करण की अनुमति देने के लिए पर्याप्त समय बीत चुका हो और रोड़ी पत्थर के पानी को गिराने से ठीक पहले पैरा 22 में उल्लिखित तेल या

पानी इंटरफेस डिटेक्टर के साथ जांच की गई हो, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इंटरफेस की ऊंचाई ऐसी है कि उतराई में समुद्री पर्यावरण को नुकसान का कोई खतरा नहीं है

(ड.) 31 दिसंबर, 1979 को या उससे पहले समुद्र में वितरित तेल टैंकरों को गंदे स्थिरक भार के पानी या माल टैंक क्षेत्रों से तेल-दूषित पानी में, धारा (घ) में उल्लिखित विधि द्वारा गिराने के बाद या उसके बदले में जलरेखा से नीचे छोड़ा जा सकता है:

परंतु-

(i) ऐसे पानी के प्रवाह का एक हिस्सा स्थायी पाइपिंग के माध्यम से ऊपरी डेक पर या ऊपर एक आसानी से सुलभ स्थान पर ले जाया जाता है जहां इसे उतराई ऑपरेशन के दौरान देखा जा सकता है; और

(ii) इस प्रकार के भाग प्रवाह व्यवस्थाएं छठी अनुसूची में निर्दिष्ट शर्तों का अनुपालन करेंगी।

(7) 150 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक तेल टैंकर, जो 1 जनवरी, 2010 को या उसके बाद वितरित किया गया है, जिसमें एक समुद्री चेस्ट स्थापित किया गया है जो माल पाइप लाइन प्रणाली से स्थायी रूप से जुड़ा हुआ है, समुद्री चेस्ट वाल्व और इन वाल्वों के अलावा, समुद्री चेस्ट माल पाइपिंग प्रणाली से अलगाव करने में सक्षम होगा, जबकि टैंकर माल को लोड, परिवहन या उतराई करते समय माल पाइपिंग सिस्टम से अलगाव करने में सक्षम होगा। सकारात्मक साधन का उपयोग करके महानिदेशक की संतुष्टि के लिए:

स्पष्टीकरण – इस उप-पैरा के प्रयोजन के लिए, "सकारात्मक साधन" एक ऐसी सुविधा को संदर्भित करता है जो पाइपलाइन प्रणाली में स्थापित की जाती है, ताकि सभी परिस्थितियों में, समुद्री चेस्ट वाल्व और इनबोर्ड वाल्व के बीच पाइपलाइन के खंड और इनबोर्ड वाल्व को माल से भरा जा सके।

भाग -ख

उपस्कर

21. तेल वहिर्वाह(आउटफ्लो) निगरानी और नियंत्रण प्रणाली। —

(1) नियम 4 के उप-नियम (4) और (5) के प्रावधानों के अधीन, 150 सकल टन भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों को महानिदेशक द्वारा अनुमोदित डिजाइन केतेल उतराई निगरानी और नियंत्रण प्रणाली से सुसज्जित किया जाएगा, जिसे अभिसमय के प्रावधानों के अनुसार स्थापित किया जाएगा।

(2) उप-पैरा (1) में उल्लिखित ऐसी कोई भी प्रणाली एक रिकॉर्डिंग उपस्कर से सुसज्जित होगी ताकि, जब तक कि अभिसमय द्वारा अन्यथा आवश्यकन हो, लीटर प्रति नॉटिकल मील में तेल की उतराई और तेल की कुल मात्रा का निरंतर अभिलेख प्रदान किया जा सके या, तेल की कुल मात्रा के बदले, तेल की मात्रा और बहि:स्त्रोत की उतराई की दर और अभिलेख को समय और तारीख केरूप में पहचाना जाएगा और कम से कम तीन साल तक रखा जाएगा।

(3) उप-पैरा (1) में उल्लिखित प्रणाली को जब भी समुद्रमें बहि:स्त्रोत का गिराना होता है, तब लागू किया जाएगा और ऐसा होगा कि यह सुनिश्चित किया जाए कि तेल के मिश्रण कीकोई भी उतराई, जब तक कि अभिसमय द्वारा अन्यथा अनुमति न दी जाए, स्वचालित रूप से बंद हो जाए जब तेल की उतराई की तात्कालिक दर तीस लीटर प्रति समुद्री मील से अधिक हो।

(4) प्रणाली की किसी विफलता पर, उतराई बंद कर दिया जाएगा और विफलता को तेल अभिलेख पुस्तिका में नोट किया जाएगा या मैन्युअल रूप से संचालित वैकल्पिक प्रणाली प्रदान की जाएगी जिसका उपयोग ऐसी विफलता की स्थिति में किया जा सकता है, लेकिन दोषपूर्ण इकाई को जल्द से जल्द चालू किया जाएगा और यदि एक दोषपूर्ण इकाई वाला टैंकर भारत या उसके क्षेत्रीय जल के भीतर है, तो महानिदेशक टैंकर को मरम्मत पत्तन पर जाने से पहले एक बैलास्ट यात्रा करने की अनुमति दे सकता है।

(5) तेल उतराई निगरानी और नियंत्रण प्रणाली के विभिन्न घटकों के संचालन और रखरखाव पर अनुमोदित निर्देश नियमावली प्रदान की जाएगी जिसमें मैनुअल के साथ-साथ स्वचालित संचालन के बारे में जानकारी होगी और इसे इस तरह तैयार किया जाएगा कि यह सुनिश्चित किया जा सके कि पैरा 24 में निर्दिष्ट शर्तों के अनुपालन के अलावा किसी भी समय कोई तेल नहीं छोड़ा जाएगा।

22. तेल या पानीका इंटरफेस डिटेक्टर —

नियम 4 के उप-नियम (4) और (5) के प्रावधानों के अधीन, 150 सकल टन भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों को स्लॉप टैंकों में तेल या पानी के इंटरफेस का तेजी से और सटीक निर्धारण के लिए अभिसमय के प्रावधानों के अनुसार, महानिदेशक द्वारा अनुमोदित डिजाइन के प्रभावी तेल या पानी इंटरफेस डिटेक्टरों के साथ प्रदान किया जाएगा और

अन्य टैंकों में जहां तेल और पानीका पृथक्करण किया जाता है और जहां से इसे सीधे समुद्र में बहि:स्त्रोत डिस्चार्ज करने का इरादा है।

23. कच्चे तेल की सफाई की आवश्यकताएँ —

(1) 1 जून, 1982 के बाद वितरित किए गए 88881 टन कुल भार और उससे अधिक के प्रत्येक कच्चे तेल टैंकर में कच्चे तेल धोने का उपयोग कर के माल टैंक सफाई प्रणाली लगाई जाएगी और प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि टैंकर कच्चे तेल के व्यापार में लगे होने के एक वर्ष के भीतर या कच्चे तेल धोने के लिए उपयुक्त कच्चे तेल ले जाने वाली तीसरी यात्रा के अंत तक, जो भी बाद में हो, इस पैरा की आवश्यकताओं का पूरी तरह से अनुपालन करता है।

(2) कच्चे तेल की सफाई संस्थापन और संबंधित उपस्कर और व्यवस्था (कार्मिकों की योग्यता सहित) संगठन द्वारा संकल्प ए.446 (XI) द्वारा अपनाए गए कच्चे तेल की सफाई प्रणालियों के डिजाइन, संचालन और नियंत्रण के लिए विनिर्देशों के आधार पर महानिदेशक द्वारा निर्दिष्ट आवश्यकताओं का अनुपालन करेगा, जैसा कि संशोधित किया जा सकता है:

परंतु जब किसी पोत को उप-पैरा (1) के अधीन इस प्रकार सुसज्जित करने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन कच्चे तेल धोने के उपस्कर से सुसज्जित है, तो यहउपरोक्त-उल्लिखित विशिष्टताओं के सुरक्षा पहलुओं का अनुपालन करेगा।

(3) पैरा 8 के उप-पैरा (7) के अनुसार प्रदान किए जाने वाले प्रत्येक कच्चे तेल धोने वाले सिस्टम को इस पैरा की आवश्यकताओं का पालन करना चाहिए।

(4) अंतर्राष्ट्रीय समुद्री जीवन सुरक्षा अभिसमय, 1974 के प्रावधानों के अनुसार प्रत्येक माल टैंक और स्लोप टैंक में एक निष्क्रिय गैस प्रणाली प्रदान की जाएगी, जिसे समय-समय पर संशोधित किया जाता है।

भाग - ग

तेल के उतराई संचालन का नियंत्रण

24. तेल के उतराई का नियंत्रण —

आर्कटिक सागरके अलावा विशेष क्षेत्रों के बाहर उतराई

(1) नियम 5 और उप-पैरा (2) के प्रावधानों के अधीन, विशेष क्षेत्रों के बाहर, तेल टैंकर के माल क्षेत्र से तेल या तैलीय मिश्रणों का समुद्र में गिराना निषिद्ध होगा जब तक कि निम्नलिखित शर्तें पूरी न हो जाएं, अर्थात्:

(क) टैंकर एक विशेष क्षेत्र के भीतर नहीं है;

(ख) टैंकर निकटतम भूमि से 50 समुद्री मील से अधिक दूरी पर है

(ग) टैंकर रास्ते में आगे बढ़ रहा है;

(घ) तेल सामग्री के उतराई की तात्कालिक दर 30 लीटर प्रति समुद्री मील से अधिक नहीं है;

(ड.) समुद्र में छोड़ी गई तेल की कुल मात्रा 31 दिसंबर, 1979 को या उससे पहले वितरित टैंकरों के लिए, उस विशेष मालकी कुलमात्रा का 1/15,000 का हिस्सा है, जिसमें अवशेष शामिल है, और 31 दिसंबर, 1979 केबाद वितरित टैंकरों के लिए, उस विशेष माल की कुल मात्रा का1/30,000 का हिस्सा है, जिसमें अवशेष शामिल है; और

(च) टैंकर में परिचालन में एक तेल उतराई निगरानी और नियंत्रण प्रणाली और 19 और 21 के अनुच्छेदों के अनुसार एक स्लोप टैंक व्यवस्था है।

(2) उप-पैरा (1) का प्रावधान स्वच्छ या अलग-अलग स्थिरक भारके उतराई पर लागू नहीं होगा।

विशेष क्षेत्रों में उतराई

(3) उप-पैरा (4) के प्रावधानों के अधीन, किसी तेल टैंकरके माल क्षेत्र से समुद्र में तेल या तैलीय मिश्रण की कोई भी उतराई विशेष क्षेत्र में निषिद्ध होगा।

(4) उप-पैरा (3) के प्रावधान साफ या अलग किए गए स्थिरक भारके उतराई पर लागू नहीं होंगे।

(5) इस पैरा में कुछ भी किसी पोत को, जिसकी यात्रा का कोई भाग विशेष क्षेत्र में है, उप-पैरा (1) के अनुसार विशेष क्षेत्र के बाहर उतराई करने से नहीं रोकेगा।

150 सकल टन भार से कम के तेल टैंकरों के लिए आवश्यकताएं

(6) पैरा 19, 21 और 22 की आवश्यकताएं 150 सकल टन भार सेकम तेल टैंकरों पर लागू नहीं होंगी, जिसके लिए इस पैरा के अधीन तेल के उतराईका नियंत्रण बोर्ड पर तेल के प्रतिधारण द्वारा किया जाएगा, बाद में सभी दूषित सफाई को ग्रहण सुविधाओं में किया जाएगा और धोने के लिए उपयोग किए जाने वालेतेल और पानी की कुल मात्रा और भंडारण टैंक में वापस कर दी जाएगी। ग्रहणसुविधाओं में दे दी जाएगी जब तक कि यह सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्तव्यवस्था नहीं की जाती है कि समुद्र में छोड़े जाने वाले किसी भी बहि:स्त्रोत की प्रभावी निगरानी की जाए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इस पैरा के प्रावधानों का अनुपालन किया जाए।

सामान्य आवश्यकताएं

(7) जब भी किसी पोत या उसके पीछे के निकटवर्ती क्षेत्र में पानी की सतह पर या उसके नीचे तेल के दृश्यमान निशान देखे जाते हैं, महानिदेशक, उचित सीमा तक, इस मुद्दे से संबंधित तथ्यों की तुरंत जांच करेगा कि क्या इस पैरा के प्रावधानों का उल्लंघन हुआ है:

परंतु इस तरह की जांच में, विशेष रूप से, हवा और समुद्री स्थितियां, पोत का मार्ग और गति, आसपास के क्षेत्र में दिखाई देने वाले निशानों के अन्य संभावित स्रोत और प्रासंगिक तेल उतराई अभिलेख शामिल होंगे।

(8) समुद्र में किसी भी गिरावट में रसायन या अन्य पदार्थमात्रा या सांद्रता में नहीं होने चाहिए, जो समुद्री पर्यावरण के लिए खतरनाक हैं या रसायन या अन्य पदार्थ इस पैरा में निर्दिष्ट उतराई की शर्तों को दर किनार करने के उद्देश्य से पेश किए गए हैं।

(9) तेल अवशेष, जिन्हें उप-पैरा (1) और (3) के अनुपालन में समुद्र में नहीं छोड़ा जा सकता है, को बाद में ग्रहण सुविधाओं में उतराई के लिए बोर्ड पर रखा जाएगा।

25. कच्चे तेल की सफाई का कार्य —

(1) कच्चे तेल की सफाई प्रणाली के साथ काम करने वाले प्रत्येक तेल टैंकर को एक संचालन और उपस्कर मैनुअल प्रदान किया जाएगा जिसमें प्रणाली और उपस्कर का विस्तार से वर्णन किया जाएगा और मैनुअल को अभिसमय के अनुसार परिचालन प्रक्रियाओं को निर्दिष्ट किया जाएगा और मैनुअल में पैरा 23 के उप-पैरा (2) में निर्दिष्ट विशिष्टताओं में निर्धारित सभी जानकारी शामिल होगी और यदि कच्चे तेल की सफाई प्रणाली को प्रभावित करने वाला कोई परिवर्तन किया जाता है, तो संचालन और उपस्कर मैनुअल को केंद्रीय सरकार की मंजूरी के साथ तदनुसार संशोधित किया जाएगा।

(2) माल टैंकों के स्थिरक भार के संबंध में, प्रत्येक बैलास्ट यात्रा से पहले पर्याप्त माल टैंकों को कच्चे तेल से धोया जाना चाहिए, टैंकर के व्यापार पैटर्न और अपेक्षित मौसम की स्थिति को ध्यान में रखते हुए और रोड़ी पत्थर के पानी को केवल माल टैंकों में डाला जाना चाहिए जिन्हें कच्चे तेल से धोया गया है।

(3) जब तक कोई तेल टैंकर कच्चे तेल को नहीं ले जाता है जो कच्चे तेल धोने के लिए उपयुक्त नहीं है, तब तक तेल टैंकर ऑपरेशन और उपस्कर मैनुअल के अनुसार कच्चे तेल धोने की प्रणाली का संचालन करेगा।

26. तेल अभिलेख पुस्तिका भाग - माल या स्थिरक भार संचालन —

(1) 150 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक तेल टैंकर को एकतेल अभिलेख पुस्तिका भाग (माल/स्थिरक भार संचालन) प्रदान किया जाएगा, चाहे वह पोत की आधिकारिक लॉगबुक के एक भाग के रूप में हो, एक इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख पुस्तिका के रूप मेंजिसे महानिदेशक द्वारा अनुमोदित किया जाएगा, जहाजों से प्रदूषण की निवारण के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1973 के अधीन इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख पुस्तकों के उपयोग के लिए दिशानिर्देशों को ध्यान में रखते हुए, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, जिसे एमईपीसी.312(74) के संकल्प द्वारा अपनाया गया है, जैसा कि संशोधित किया जा सकता है, संगठन द्वारा विकसित किया गया है, या अन्यथा जो चौथे अनुसूची में निर्दिष्ट प्ररूप में होगा।

(2) तेल अभिलेख पुस्तिका भाग पर प्रत्येक अवसर पर, यदि उचित हो, टैंक-टू-टैंक आधार पर, जब भी निम्नलिखित माल या स्थिरक भार संचालन में से कोई भी पोत में होता है, तो पूरा किया जाएगा, अर्थात्: -

(क) तेल माल की लदाई;

(ख) यात्रा के दौरान तेल स्धोरा का आंतरिक हस्तांतरण;

(ग) तेल माल को उतारना

(घ) माल टैंकों की स्थिरक भार और समर्पित स्वच्छ स्थिरक भार टैंकों की बैलास्ट

(ड.) कच्चे तेल की सफाई सहित माल टैंकों की सफाई;

(च) पृथक स्थिरक भार टैंकों से रोड़ी पत्थर गिराने को छोड़कर;

(छ) स्लोप टैंकों से पानी का गिराना;

(ज) स्लोप टैंक उतराई संचालन के बाद सभी लागू वाल्वया समान उपकरणों को बंद करना;

(क्ष) माल से समर्पित स्वच्छ स्थिरक भार टैंकों को अलग करने के लिए आवश्यक वाल्वों को बंद करना और स्लोप टैंक उतराई संचालन के बाद स्ट्रिपिंग लाइनें; और

(ञ) अवशेषों का निपटान।

(3) पैरा 24 के उप-पैरा (6) में संदर्भित तेलटैंकरों के लिए, धोने के लिए उपयोग किए गए तेल और पानी की कुल मात्रा और भंडारण टैंक में वापस की गई तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में दर्ज की जाएगी।

(4) नियम 5 में संदर्भित तेल या तेलयुक्त मिश्रण के ऐसे उतराई की स्थिति में या उस नियम द्वारा अनुमत नहीं किए गए तेल के आकस्मिक या अन्य असाधारण उतराई की स्थिति में, उतराई की परिस्थितियों और कारणों का एक बयान तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में किया जाएगा।

(5) उप-पैरा (3) में वर्णित प्रत्येक ऑपरेशन को बिना किसी देरी के तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में पूरी तरह से अभिलेख किया जाएगा ताकि उस ऑपरेशन के लिए उपयुक्त पुस्तक में सभी प्रविष्टियां पूरी हो जाएं और प्रत्येक पूर्ण ऑपरेशन पर संबंधित संचालन के प्रभारी अधिकारी या अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे और प्रत्येक पूर्ण पृष्ठ या इलेक्ट्रॉनिक प्रविष्टियों के समूह पर जहाजों के मास्टर द्वारा हस्ताक्षर किए जाएंगे।

(6) तेल उतराई निगरानी और नियंत्रण प्रणाली की किसी भी विफलता को तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में नोट किया जाना चाहिए।

(7) तेल अभिलेख पुस्तिका को ऐसे स्थान पर रखा जाएगा जो सभी उचित समय पर निरीक्षण के लिए आसानी से उपलब्ध हो और, टो के अधीन मानव रहित जहाजों के मामले में, इसे जहाज पर रखा जाएगा और इसे अंतिम प्रविष्टि के बाद तीन साल की अवधि के लिए संरक्षित किया जाएगा।

(8) सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति पोत के पत्तन या अपतटीय टर्मिनल में रहते हुए पोत पर तेल अभिलेख पुस्तिका का निरीक्षण कर सकता है और उस पुस्तकमें किसी प्रविष्टि की प्रति बना सकता है और पोत के मास्टर से यह प्रमाणित करने की अपेक्षा कर सकता है कि प्रतिलिपि ऐसी प्रविष्टि की सच्ची प्रति है और ऐसी प्रतिलिपि प्रविष्टि में बताए गए तथ्यों के साक्ष्य के रूप में किसी भी न्यायिक कार्यवाही में स्वीकार्य होगी:

परंतु तेल अभिलेख पुस्तिका का निरीक्षण और इस पैरा के अधीन सर्वेक्षक या अधिकृत व्यक्ति द्वारा प्रमाणित प्रति की लेना यथासंभव शीघ्रता से किया जाएगा, जिससे पोत में अनुचित देरी न हो।

(9) 150 सकल टन भार से कम के तेल टैंकरों के लिए जो पैरा 24 केउप-पैरा (6) के अनुसार काम करते हैं, महानिदेशक द्वारा एक उपयुक्त तेल अभिलेख पुस्तिका विकसित की जाएगी।

अध्याय III

तेल प्रदूषण कीघटना से उत्पन्न प्रदूषण की निवारण

27. शिपबोर्ड तेल प्रदूषण आपातकालीन योजना। —

(1) 150 सकल टन भार और उससे अधिक का प्रत्येक तेल टैंकर और 400 सकल टन भार और उससे अधिक के तेल टैंकर के अलावा प्रत्येक पोत पर केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित एक पोत पर तेल प्रदूषण आपातकालीन योजना होगी।

(2) उप-पैरा (1) में उल्लिखित योजना, समय-समय पर संशोधितएमईपीसी.54 (32,) संकल्प द्वारा संगठन द्वारा अपनाए गए जहाज बोर्ड तेल प्रदूषण आपातकालीन योजनाओं के विकास के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार होगी और इसमें इसे संशोधित करने वाला कोई भी दस्तावेज़ शामिल होगा जिसे महानिदेशक द्वारा समय-समय पर प्रासंगिक माना जाता है और योजना में शामिल होगा

(क) कन्वेंशन द्वारा अपेक्षित तेल प्रदूषण की घटना की रिपोर्ट करने के लिए पोत के प्रभारी मास्टर या अन्य व्यक्तियों द्वारा पालन की जाने वाली प्रक्रिया

(ख) तेल प्रदूषण की घटना की स्थिति में संपर्क किए जाने वाले व्यक्तियों (राष्ट्रीय और स्थानीयअधिकारियों सहित) की सूची;

(ग) घटना के बाद तेल के उतराई को कम करने या नियंत्रित करने के लिए तुरंत बोर्ड पर व्यक्तियों द्वारा की जाने वाली कार्रवाई का विस्तृत विवरण; और

(घ) प्रदूषण का मुकाबला करने में राष्ट्रीय और स्थानीय अधिकारियों के साथ जहाज के कार्यों के समन्वय के लिए पोत पर प्रक्रियाओं और संपर्क बिंदु।

(3) ऐसे पोतों के मामले में, जिन पर हानिकारक द्रव पदार्थों के उत्सर्जन का नियंत्रण से संबंधित नियमकी पहली अनुसूची का पैरा 7 भी लागू होता है, ऐसे योजना को हानिकारक द्रव पदार्थों के लिए पोत-बोर्ड समुद्री प्रदूषण आपातकालीन योजना के साथ जोड़ा जा सकता है और ऐसी योजना का शीर्षक होगा "पोत-बोर्ड समुद्री प्रदूषण आपातकालीन योजना"।

(4) 5,000 टन कुल भार या उससे अधिक के सभी तेल टैंकरों के पास कम्प्यूटरीकृत, तट-आधारित क्षति स्थिरता और अवशिष्ट संरचनात्मक शक्ति गणना कार्यक्रमों तक त्वरित पहुंच होनी चाहिए।

अध्याय IV

ग्रहण सुविधाएं

28. ग्रहण सुविधाएं —

विशेष क्षेत्रों के बाहर

(1) तेल टैंकरों और अन्य जहाजों से ऐसे अवशेषों और तेल मिश्रणों के रिस्प्सन के लिए, तेल लदाई टर्मिनलों, मरम्मत पत्तनों और अन्यपत्तनों में, जहां जहाजों में तेल अवशेषों को उतराई करनी है, संगठन द्वारा अपनाए गए संकल्प एमईपीसी.83(44) के अनुसार रिसेप्सन सुविधाओं का प्रावधान सुनिश्चित किया जाएगा।

(2) उप-पैरा (1) में उल्लिखित ग्रहण सुविधाएं प्रदान की जाएंगी

(क) सभी पत्तन और टर्मिनल जहां कच्चे तेल को तेल टैंकरों में लोड किया जाता है जहां ऐसे टैंकरों ने आगमन से ठीक पहले 72 घंटे से अधिक या 1,200 समुद्री मील से अधिक की बैलास्ट यात्रा पूरी कर ली है;

(ख) सभी पत्तन और टर्मिनल जिनमें कच्चे तेल के अलावा थोक में तेल लोड किया जाता है, प्रति दिन औसतन 1,000 टन से अधिक की मात्रा में

(ग) सभी पत्तनों में पोत मरम्मत या टैंक सफाई सुविधाएं हैं;

(घ) सभी पत्तन और टर्मिनल जो पैरा 1 द्वारा आवश्यक तेल अवशेष या तलछट टैंकों के साथ जहाजों को संभालते हैं

(ड.) तैलीय बिल्टे जल और अन्य अवशेषों के संबंध में सभीपत्तन जो इस अनुसूची के पैरा 5 और 24 और ध्रुवीय संहिता के भाग-क के पैरा 1.1.1 के अनुसार नहीं छोड़े जा सकते हैं

(च) संयोजन वाहकों से तेल अवशेषों के संबंध में थोकमाल के लिए सभी लदाई वाले पत्तन जिन्हें पैरा 24 के अनुसार नहीं छोड़ा जासकता है।

(3) रिसेप्शन सुविधाओं की क्षमता निम्नानुसार होगी:

(क) कच्चे तेल लोडिंग टर्मिनलों में तेल प्राप्त करने केलिए पर्याप्त रिसेप्शन सुविधाएं होनी चाहिए

तैलीय मिश्रण जिन्हें उप-पैरा (2) के खंड (क) मेंवर्णित यात्राओं पर सभी तेल टैंकरों से पैरा24 केउप-पैरा (1) के उपबंधों के अनुसार नहीं छोड़ा जा सकता है;

(ख) उप-पैरा (2) के खंड (ख) में उल्लिखित लोडिंगपत्तनों और टर्मिनलों में तेल टैंकरों से पैरा 24 के उप-पैरा (1) के उपबंधों के अनुसार तेल और तेलयुक्त मिश्रण प्राप्त करने के लिए पर्याप्त रिस्प्सन सुविधाएं होंगी जो थोक में कच्चे तेल के अलावा तेल लोड करते हैं

(ग) सभी पत्तनों में पोत मरम्मत यार्ड या टैंक सफाई सुविधाएं हैं, ऐसे यार्ड या सुविधाओं में प्रवेश करने से पहले जहाजों से निपटान के लिए बोर्ड पर रहने वाले सभी अवशेषों और तैलीय मिश्रणों को प्राप्त करने के लिए पर्याप्त रिस्प्सन सुविधाएं होंगी

(घ) उप-पैरा (2) के खंड (घ) के पत्तनों और टर्मिनलों में प्रदान की गई सभी सुविधाएं उन सभी जहाजों से पैरा 1 के अनुसार बनाए गए सभी अवशेषों को प्राप्त करने के लिए पर्याप्त होंगी, जो ऐसे पत्तनों और टर्मिनलों पर बुलाए जाने की उचित रूप से उम्मीद की जा सकती है;

(ड.) इस अनुसूची के अधीन पत्तनों और टर्मिनलों मेंप्रदान की गई सभी सुविधाएं ओयली बिलटे जल और अन्य अवशेषों को प्राप्त करने के लिए पर्याप्त होंगी जिन्हें इस अनुसूची के पैरा 5 और ध्रुवीय संहिता के भाग-क के पैरा 1.1.1 के अनुसार नहीं छोड़ा जा सकता है;

(च) थोक स्धोरा के लिए लदान पत्तनों में प्रदान की जाने वाली सुविधाएं उचित रूप से संयोजन वाहकों की विशेष समस्याओं को ध्यान में रखेंगी।

विशेष क्षेत्रों के भीतर

(4) महानिदेशक यह सुनिश्चित करेंगे कि भारतीय तटरेखा से सटेकिसी विशेष क्षेत्र के संबंध में, ऐसे विशेष क्षेत्र के भीतर सभी तेल लोडिंग टर्मिनलों और मरम्मत पत्तनों को प्रदान किया गया है

(क) तेल टैंकरों से निकलने वाले सभी गंदे बैलास्ट और टैंक धोने के पानी के रिसेप्शन और उपचार के लिए पर्याप्त सुविधाएं;

(ख) संगठन द्वारा पारित संकल्प एमईपीसी.83(44) के अनुसार पत्तन अपशिष्ट रिसेप्शन सुविधाओं की पर्याप्तता सुनिश्चित करने के लिए दिशा निर्देशों के अनुसार सभी जलयानों से अन्य अवशेषों और तैलीय मिश्रणों के लिए पर्याप्त रिसेप्शन सुविधाएं।;

(ग) ऐसी सुविधाएं जिनमें उनका उपयोग करने वाले जलयानों की जरूरतों को पूरा करने के लिए पर्याप्त क्षमता है, जिससे अनावश्यक देरी न हो।

(5) संगठन द्वारा प्रभावी तारीख की अधिसूचना पर, अरब सागर के लाल सागर क्षेत्र, खाड़ी क्षेत्र, अदन की खाड़ी क्षेत्र और ओमान क्षेत्र के संबंधमें पैरा5 और 24 की डिस्चार्ज अपेक्षाएं प्रभावी होंगी

(क) अभिसमय के लागू होने और प्रभावी तारीख के बीच कीअवधि के दौरान, विशेष क्षेत्र में नेविगेट करते समय जहाजों को विशेष क्षेत्रों केबाहर डिस्चार्ज के संबंध में पैरा 5 और 24 की आवश्यकताओं का पालन करना चाहिए

(ख) प्रभावी तारीख के बाद, इन विशेष क्षेत्रों मेंपत्तनों में तेल टैंकरों की लोडिंग जहां ऐसी सुविधाएं अभी तक उपलब्ध नहीं हैं, विशेष क्षेत्रों के भीतर डिस्चार्ज के संबंध में पैरा 5 और 24 की अपेक्षाओं काभी पूरी तरह से अनुपालन किया जाएगा:

परंतु तेल टैंकर लोडिंग केउद्देश्य से इन विशेष क्षेत्रों में प्रवेश करने वाले क्षेत्र में केवल साफ बैलास्ट के साथ प्रवेश करने का हर संभव प्रयास करेंगे

(ग) प्रभावी तारीख के बाद, महानिदेशक उन सभी मामलों केसंबंध में संबंधित पक्षों को प्रेषण के लिए संगठन को सूचित करेगा जहां सुविधाएं अपर्याप्त होने का आरोप लगाया गया है।

(6) इस पैरा के उप-पैरा (4), (5) और (6) के बावजूद, निम्नलिखित अंटार्कटिक क्षेत्र पर लागू होगा, अर्थात्:-

(क) भारत में पत्तन जहां से जहाज अंटार्कटिक क्षेत्र के रास्ते से प्रस्थान करते हैं या वहां से आते हैं, यह सुनिश्चित करेंगे कि सभीतेल अवशेष या गाद, गंदा बैलास्ट, टैंक धोने का पानी और अन्य तेल अवशेष और मिश्रणों के सभी जलयानों से प्राप्त करने के लिए यथासंभव जल्द से जल्द पर्याप्त सुविधाएं प्रदान की जाएं, बिना किसी अनुचित देरी के, और उनका उपयोग करने वाले जलयानों की जरूरतों के अनुसार

(b) महानिदेशक यह सुनिश्चित करेंगे कि सभी भारतीय पोतों को अंटार्कटिक क्षेत्र में प्रवेश करने से पहले, क्षेत्र में संचालन के दौरान सभी तेल अवशेष या गाद, गंदे बैलास्ट, टैंक धोने के पानी और अन्य तैलीय अवशेषों और मिश्रणों को बनाए रखने के लिए पर्याप्त क्षमता वाले टैंक या टैंकों से सुसज्जित किया गया है और क्षेत्र छोड़ने के बाद ऐसी तैलीय अवशेषों को रिसेप्शन सुविधा पर छोड़ने की व्यवस्था समाप्त कर दी गई है।

सामान्य अपेक्षाएं

(7) महानिदेशक उन सभी मामलों के संबंध में संबंधित पक्षों को प्रेषण के लिए संगठन को अधिसूचित करेगा जहां इस पैरा के अधीन प्रदान की गई सुविधाएं अपर्याप्त होने का आरोप लगाया जाता है।

अध्याय - 5

स्थिर या अस्थायी प्लेटफॉर्म के लिए विशेष अपेक्षाएं

29. स्थिर या अस्थायी प्लेटफॉर्म के लिए विशेष अपेक्षाएं—

(1) यह पैरा तेल के अपतटीय उत्पादन और भंडारण के लिएउपयोग किए जाने वाले ड्रिलिंग रिग, फ्लोटिंग उत्पादन, भंडारण और ऑफलोडिंग सुविधाओं सहित निश्चित या फ्लोटिंग प्लेटफार्मों पर लागू होता है, और उत्पादित तेल के अपतटीय भंडारण के लिए उपयोग की जाने वाली फ्लोटिंग भंडारण इकाइयों पर लागू होता है।

(2) समुद्री संस्थापनाएँ, जब समुद्री तल खनिज संसाधनों के अन्वेषण, दोहन और संबंधित अपतटीय प्रसंस्करण में लगी हुई हैं, तो तेल टैंकरों केअलावा 400 सकल टन भार और उससे अधिक के जलयानों पर लागू इन नियमों की अपेक्षाओं का अनुपालन करेंगी, भले ही संस्थापनाएँ यात्रा पर आगे नहीं बढ़ रही हैं, सिवाय इसके कि:

(क) उन्हें यथासंभव पैरा 1 और 4 द्वारा अपेक्षित प्रणालियों और टैंकों से सुसज्जित किया जाएगा

(ख) वे तेल यातैलीय मिश्रण के डिस्चार्ज पर सभी कार्यों का एक अभिलेख, केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित एक प्ररूप में रखेंगे; और

(ग) जब तक कि डिस्चार्ज नियम 5 में निर्दिष्ट नहीं है, अपतटीय संस्थापन जब इस तरह से लगा हुआ है, तो समुद्र में किसी भी तेल या तैलीय मिश्रण का डिस्चार्ज नहीं किया जाएगा जब तक कि बिना पतला किए डिस्चार्ज की तेल सामग्री 15 भाग प्रति मिलियन से अधिक न हो।

स्पष्टीकरण - इस पैरा के प्रयोजनों के लिए, -

(क) ''अपतटीय संस्थापन''को समुद्र तल खनिज संसाधनों के अन्वेषण, दोहन या संबद्ध अपतटीय प्रसंस्करण के संबंध में उपयोग किया जाने वालाकोई भी मोबाइल या निश्चित ड्रिलिंग या उत्पादन प्लेटफॉर्म या कोई अन्य प्लेटफॉर्म अभिप्रेत है;

(ख) तेल या तैलीय मिश्रण से मशीनरी स्थान जलनिकासी से जुड़ा डिस्चार्ज और इसमें उत्पादन या विस्थापन जल डिस्चार्ज शामिल नहीं है,अभिप्रेत है।

(3) फ्लोटिंग उत्पादन, भंडारण और ऑफलोडिंग सुविधाओं याफ्लोटिंग भंडारण इकाइयों के रूप में कॉन्फ़िगर किए गए प्लेटफार्मों के संबंध मेंइन नियमों के अनुपालन को सत्यापित करने में, उप-पैरा (2) की अपेक्षाओं के अलावा, महानिदेशक संगठन द्वारा विकसित फ्लोटिंग उत्पादन, भंडारण और ऑफलोडिंग सुविधाओं और फ्लोटिंग भंडारण इकाइयों के लिए संशोधित जलयानों से निकले प्रदूषण की निवारण के लिए अंतर्राष्ट्रीय अधिवेशन , 1973, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित उपाबंध की आवश्यकताओं के आवेदन के लिए एमईपीसी.139(53) दिशानिर्देशों के समाधान का ध्यान रखेगा।

अध्याय - 6

समुद्र में तेल टैंकरों के बीच तेलस्धोरा के हस्तांतरण के दौरान प्रदूषण की निवारण

30. *प्रयोज्यता का क्षेत्र*

(1) यह अध्याय 150 सकल टन भार और उससे अधिक के तेल टैंकरों परलागू होगा जो समुद्र में तेल टैंकरों (एसटीएस संचालन) और 1 अप्रैल 2012 को या उसकेबाद किए गए उनके एसटीएस संचालन के बीच तेल स्धोरा के हस्तांतरण में लगे हुए हैं:

परंतु उस तारीख से पहले लेकिनउप-पैरा (1) के अनुच्छेद 31 के अधीन अपेक्षित एसटीएस संचालन योजना के प्रशासन की मंजूरी के बाद आयोजित एसटीएस संचालन एसटीएस संचालन योजना के अनुसार होगा।

(2) यह अध्याय तेल हस्तांतरण कार्यों पर लागू नहीं होगा, जिनमें ड्रिलिंग रिग सहित स्थिर या अस्थायी प्लेटफॉर्म शामिल हैं; तेल के अपतटीय उत्पादन और भंडारण के लिए उपयोग की जाने वाली अस्थायी उत्पादन, भंडारण और ऑफलोडिंग सुविधाएं; और उत्पादित तेल के अपतटीय भंडारण के लिए उपयोग की जाने वाली अस्थायी भंडारण इकाइयां।

(3) यह अध्याय बंकरिंग संचालन पर लागू नहीं होगा।

(4) यह अध्याय किसी पोत की सुरक्षा सुनिश्चित करने या समुद्र में जीवन बचाने के प्रयोजन के लिए या प्रदूषण से होने वाले नुकसान को कम करने केलिए विशिष्ट प्रदूषण की घटनाओं से निपटने के लिए अपेक्षित एसटीएस संचालन पर लागू नहीं होगा।

(5) यह अध्याय एसटीएस संचालन पर लागू नहीं होगा जहां शामिल जलयानों में से कोई भी युद्धपोत, नौसेना सहायक या अन्य पोत है जो किसी राष्ट्र के स्वामित्व या संचालित है और वर्तमान में केवल सरकारी गैर-व्यावसायिक सेवा पर उपयोग किया जाता है:

परंतु प्रत्येक राष्ट्र यह सुनिश्चित करेगा कि ऐसे जलयानों के संचालन या परिचालन क्षमताओं को नुकसान पहुंचाए बिना उचित उपायों को अपनाकर एसटीएस संचालन इस अध्याय के अनुरूप रीति से संचालित किए जाते हैं, जहां तक उचित और व्यवहार्य है।

31. सुरक्षा *औरपर्यावरण संरक्षण पर साधारण नियम*

(1) *एसटी*एस संचालन में शामिल कोई भी तेल टैंकर एक योजना पर बोर्ड पर आयोजित करेगा कि एसटीएस संचालन कैसे संचालित किया जाए (एसटीएस संचालन योजना) 1 जनवरी 2011 को या उसके बाद किए जाने वाले जलयान के पहले वार्षिक, मध्यवर्ती या नवीकरण सर्वेक्षण की तारीख सेबाद में नहीं, औरप्रत्येक तेल टैंकर की एसटीएस संचालन योजना महानिदेशक द्वारा अनुमोदित की जाएगी और जलयान की कार्यशील भाषा में लिखी जाएगी।

(2) एसटीएस संचालन योजना को संगठन द्वारा एसटीएस संचालन के लिए सर्वोत्तम अभ्यास दिशानिर्देशों में निहित जानकारी को ध्यान में रखते हुए विकसित किया जाएगा और इसे अंतर्राष्ट्रीय समुद्री जीवन सुरक्षा अभिसमय, 1974 के अध्याय के अनुसार अपेक्षित विद्धमान सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली में शामिल किया जा सकताहै। 1974, समय-समय पर संशोधित, यदि वह अपेक्षा प्रश्न में तेल टैंकर पर लागू होती है।

(3) इस अध्याय के अधीन कोई भी तेल टैंकर और एसटीएस संचालन मेंलगा हुआ है, उसके एसटीएस संचालन योजना का अनुपालन करेगा।

(4) एसटीएस संचालन के समग्र सलाहकार नियंत्रण में व्यक्ति, संगठन द्वारा पहचाने गए एसटीएस संचालन के लिए सर्वोत्तम अभ्यास दिशानिर्देशों में निहित अर्हताओं को ध्यान में रखते हुए, सभी सुसंगत कर्तव्यों को निभाने के लिए योग्य होगा।

(5) एसटीएस संचालन के अभिलेख तीन वर्ष तक बोर्ड पर रखे जाएंगेऔर अभिसमय के एक पक्ष द्वारा निरीक्षण के लिए आसानी से उपलब्ध होंगे।

32. अधिसूचना.—

(1) इस अध्याय के अधीन प्रत्येक तेल टैंकर जो प्रादेशिक समुद्र के भीतर, या अभिसमय के किसी पक्ष के अनन्य आर्थिक क्षेत्र के भीतर एसटीएस संचालन की योजना बनाता है, उस पक्ष को निर्धारित एसटीएस संचालन से कम से कम 48 घंटे पहले सूचित करेगा:

परंतु जहां, असाधारण मामले में, उप-पैरा (2) में निर्दिष्ट सभी जानकारी पहले से उपलब्ध नहीं है, तेल टैंकर तेल स्धोरा का डिस्चार्ज करने वाले पक्ष को अभिसमय के पक्ष को सूचित करेगा, 48 घंटे से कम नहीं, कि एक एसटीएस ऑपरेशन होगा और उप-पैरा (2) में निर्दिष्ट जानकारी पक्ष को जल्द से जल्द अवसर पर प्रदान की जाएगी।

(2) इस पैरा के उप-पैरा (1) में निर्दिष्ट अधिसूचना में निम्नलिखित शामिल होंगे, अर्थात्:

(क) नाम, ध्वज, कॉल साइन, आईएमओ नंबर और एसटीएस संचालन में शामिल तेल टैंकरों के आगमन का अनुमानित समय;

(ख) योजनाबद्ध एसटीएस संचालन की शुरुआत में तारीख, समय और भौगोलिक स्थान;

(ग) चाहे एसटीएस संचालन लंगर पर किया जाना है या चल रहे हैं;

(घ) तेल का प्रकार और मात्रा;

(ड.) एसटीएस संचालन की नियोजित अवधि;

(च) एसटीएस संचालन सेवा प्रदाता या समग्र सलाहकार नियंत्रण में व्यक्ति की पहचान और संपर्क जानकारी; और

(छ) इस बात की पुष्टि कि तेल टैंकर इस अनुसूची केपैरा 31 की अपेक्षाओं को पूरा करने वाली एक एसटीएस संचालन योजना पर है।

(3) यदि एसटीएस संचालन के लिए स्थान या क्षेत्र में तेल टैंकरके आगमन का अनुमानित समय छह घंटे से अधिक बदल जाता है, तो उस तेल टैंकर का मास्टर, स्वामी या अभिकर्ता अभिसमय के पक्ष को उप-पैरा (1) में निर्दिष्ट आगमन का संशोधित अनुमानित समय प्रदान करेगा।

अध्याय – 7

ध्रुवीय सागर में तेलों के उपयोग या वहन के लिए विशेष अपेक्षाएं

33. अंटार्कटिक क्षेत्र में तेलों के उपयोग या ढुलाई के लिए विशेष अपेक्षाएं

(1) जलयानों की सुरक्षा में लगे जलयानों या खोज और बचाव अभियान में लगे जलयानों को छोड़कर, निम्नलिखित के स्धोरा के रूप में थोक में ले जाना, बैलास्ट के रूप में उपयोग, या ईंधन के रूप में ले जाना और उपयोग अंटार्कटिक क्षेत्र में निषिद्ध होगा, अर्थात्: -

(क) 15 0 पर घनत्व वाले कच्चे तेल का घनत्व 900 किग्रा/मी³से अधिक है;

(ख) कच्चे तेल के अलावा अन्य तेल, 15 0 पर घनत्व 900 किग्रा/मी³से अधिक या 50 0 परगतिक श्यानता 180 मिमी 2/3 से अधिक है; या

(ग) बिटुमेन, टार और उनके इमल्शन।

(2) जबपूर्व संचालन में उप-पैरा (1) के खंड (क) से (सी) में सूचीबद्ध तेलों का परिवहन या उपयोग शामिल है, तो टैंकों या पाइपलाइनों की सफाई या फ्लशिंग की अपेक्षा नहीं होगी।

34. आर्कटिक सागरमें ईंधन के रूप में तेलों के उपयोग और वहन के लिए विशेष अपेक्षाएं

(1) जलयानों की सुरक्षा या खोज और बचाव कार्यों में लगे जहाजों के अपवाद के साथ, और तेल वहिर्वाह(आउटफ्लो) की तैयारी और प्रतिक्रिया के लिए समर्पित जलयानों के साथ, जलयानों द्वारा ईंधन केरूप में पैरा33 के उप-पैरा (1) के खंड (ख) में सूचीबद्ध तेलों का उपयोग और वहन 1 जुलाई 2024 को या उसके बाद आर्कटिक सागरमें निषिद्ध होगा।

(2) उप-पैरा (1) के उपबंधों के बावजूद, उन जलयानों के लिए जिनके लिए ध्रुवीय कोड के भाग II-क के अध्याय 1 के पैरा 2 या विनियमन 1.2.1 लागू होते हैं, उन जलयानों द्वारा ईंधन के रूप में पैरा 33 के उप-पैरा (1) के खंड (ख) में सूचीबद्ध तेलों का उपयोग और वहन 1 जुलाई 2029 को या उसके बाद आर्कटिक सागर में निषिद्ध होगा।

(3) जब पूर्व संचालन में ईंधन के रूप में पैरा 33 के उप-पैरा (1) के खंड (ख) में सूचीबद्ध तेलों का उपयोग और वहन शामिल है, तो टैंकों या पाइपलाइनों की सफाई या फ्लशिंग की अपेक्षा नहीं है।

दूसरी अनुसूची

[*नियम* 2 और 3 देखें]

तेल की सूची

डामर घोल

स्टॉकका मिश्रण

रूफर्सफ्लक्स

सीधा रन अवशेष

तेल

स्पष्ट

कच्चा तेल

कच्चे तेल वाले मिश्रण

डीजलतेल

ईंधन तेल नं. 4

ईंधन तेल नं. 5

ईंधन तेल नं. 6

अवशिष्ट ईंधन तेल

सड़क का तेल

ट्रांसफॉर्मर तेल

सुगंधित तेल (वनस्पति तेल को छोड़कर)

स्नेहनु तेल और मिश्रण स्टॉक

खनिज तेल

मोटर तेल

तेल प्रवेश करना

स्पिंडल तेल

टर्बाइन तेल

आसवन

सीधादौड़

फ्लेशडफीड स्टॉक

गैस तेल

गैसोलीन मिश्रण स्टॉक

एल्काइलेट्स - ईंधन

सुधार

पॉलीमर - ईंधन

गैसोलीन

केसिंगहेड (प्राकृतिक)

ऑटोमोटिव

विमानन

सीधा दौड़

ईंधन तेल नं. 1 (केरोसिन)

ईंधन तेल नं. 1-डी

ईंधन तेल नं. 2

ईंधन तेल नं. 2-डी

जेट ईंधन

जेपी-1 (केरोसिन)

जेपी-3

जेपी-4

जेपी-5 (केरोसिन, भारी)

टर्बो ईंधन

केरोसिन

खनिज स्पिरिट

नैफ्था

विलायक (सोलवेन्ट)

पेट्रोलियम

हार्टकट डिस्टिलेट तेल

क्रैक्ड

तीसरी अनुसूची

आईओपीपी प्रमाणपत्र और पूरक का प्ररूप

[*नियम* 10 देखें]

प्ररूप

प्रमाणपत्र संख्या:

अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र

(**टिप्पण:** इस प्रमाण पत्र को संरचना और उपस्कर के अभिलेख द्वारा पूरक किया जाएगा)

भारत सरकार के प्राधिकार के अधीन अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, समय-समय पर संशोधित, (जिसेइसके बाद "अभिसमय" के रूप में संदर्भित किया गया है) के उपबंधों के अधीन जारी किया गया है।

द्वारा: प्रधान अधिकारी-सह-संयुक्त महानिदेशक(टेक), समुद्री वाणिज्य विभाग, मुंबई/चेन्नई/कोलकाता/कांडला

जहाज का विवरण

जहाज का नाम.....

विशिष्ट संख्या या अक्षर.....

रजिस्ट्री का पत्तन.....

सकल टन भार.....

पोत का कुल भार (मीट्रिक टन)[2]

आईएमओ नंबर[3]

जलयान का प्रकार:*

तेल टैंकर

उपाबंध के विनियम* 2.2 *के अधीन आने वाले कार्गो टैंकों के साथ तेल टैंकर के अलावा अन्य जहाज।

उपरोक्त में से किसी भी के अलावा जहाज

---

[2]तेल टैंकरों के लिए

[3]संगठन द्वारा संकल्प ए.600(15) द्वारा अपनाईगई आईएमओ पोत पहचान संख्या योजना देखें

* उचित रूप से हटाएं

यह प्रमाणित किया जाता **है:**

1. जहाज का सर्वेक्षण अभिसमय के उपाबंध के विनियम 6 के अनुसार किया गया है; और

2. सर्वेक्षण से पता चलता है कि जहाज की संरचना, उपस्कर, प्रणाली, फिटिंग, व्यवस्थाऔर सामग्री और उसकी स्थिति सभी मामलों में संतोषजनक है और जहाज अभिसमय केअनुबंध के अनुबंध के लागू अपेक्षाओं का अनुपालन करता है।

यह प्रमाणपत्र (दिन/मास/वर्ष) तक वैध है। अभिसमय के अनुबंध[4]के विनियम 6 के अनुसार सर्वेक्षण के अधीन। [फुटनोट: 5]। [5: अभिसमय के उपाबंध10.1 के विनियम 10.1 के अनुसार प्रशासन द्वारा निर्दिष्ट समाप्ति की तारीख डालें। इस दिन का दिन और महीना अभिसमय के उपाबंध1.27 के विनियम 1.27 में परिभाषित वर्षगांठ की तारीख से मेल खाता है, जब तक कि अभिसमय के उपाबंध 10.8 के विनियम 10.8 के अनुसार संशोधित न किया जाए]

सर्वेक्षण की पूर्णता तारीख जिस परयह प्रमाण पत्र आधारित है: (दिन/मास/वर्ष)

जारी किया गया. (प्रमाण पत्र जारीकरने का स्थान)

प्रधान अधिकारी सह संयुक्त महानिदेशक(तकनीकी) समुद्री वाणिज्य विभाग के हस्ताक्षर, XXXXX.जिला

जारी करने की तारीख:.(दिन/मास/वर्ष)

(जारी करने वाले प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उचित हो)

[4] 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

प्रमाणपत्र संख्या:

वार्षिक और मध्यवर्ती सर्वेक्षणों के लिए पृष्ठांकन

यह प्रमाणित करने के लिए है कि अभिसमय के उपाबंध के विनियम 6 द्वारा अपेक्षित सर्वेक्षण में, जहाज को अभिसमय के प्रासंगिक प्रावधानों का अनुपालन करते हुए पाया गया था।

वार्षिक सर्वेक्षण:

हस्ताक्षरित: .

(सम्यकरूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .,-

तारीख *(दिन/मास/वर्ष)*

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

वार्षिक सर्वेक्षण/ मध्यवर्ती सर्वेक्षण

हस्ताक्षरित: .

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .,-

तारीख *(दिन/मास/वर्ष)*

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

वार्षिक सर्वेक्षण/ मध्यवर्ती सर्वेक्षण

हस्ताक्षरित: .

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .,-

तारीख *(दिन/मास/वर्ष)*

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

वार्षिक सर्वेक्षण:

हस्ताक्षरित: .

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .,-

तारीख *(दिन/मास/वर्ष)*-.

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

विनियम 10.8.3 केअनुसार वार्षिक/मध्यवर्ती सर्वेक्षण उपाबंध यह प्रमाणित करने के लिए है कि, अभिसमय के उपाबंधके विनियम 10.8.3 के अनुसार एक वार्षिक/मध्यवर्ती[6]सर्वेक्षणमें, जहाज को अभिसमय के सुसंगत उपबंधों काअनुपालन करते हुए पाया गया:

[6:*उचित रूप से हटाएं]

हस्ताक्षरित: .,-

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .

तारीख:.

(प्राधिकारी की मुहर यास्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

यदि अनुबंध 10.3 की उपाबंध लागू होती है, तो 5 वर्ष से कमके लिए वैध होने पर प्रमाण पत्र का विस्तार करनेके लिए पृष्ठांकन

जहाज अभिसमय के सुसंगत उपबंधों का अनुपालन करता है, और अभिसमय के अनुबंध के विनियम 10.3 के अनुसार इस प्रमाणपत्र को तारीख () तक वैध माना जाएगा: .

हस्ताक्षरित.,-.

---

*उचित रूप से हटाएं

(*सम्यकरूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)*

स्थान.,-.

तारीख.,-.

(प्रधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

अनुमोदन जहां नवीनीकरण सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और अभिसमय के उपाबंध10.4 का विनियमन लागू होता है

जहाज अभिसमय के सुसंगत उपबंधों का अनुपालन करता है औरअभिसमय के अनुबंध के विनियम 10.4 के अनुसार इस प्रमाणपत्र को वैध माना जाएगा: .।

हस्ताक्षरित.,-.

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान.,…….

तारीख.....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

सर्वेक्षण के पत्तन तक पहुंचने तक या अनुग्रह की अवधि के लिए प्रमाण पत्र की वैधता बढ़ाने के लिए पृष्ठांकन जहां अभिसमय के उपाबंध10.5 या 10.6 लागू होता है

यह प्रमाणपत्र, अभिसमय के अनुबंध के विनियम 10.5 या 10.6[7]के अनुसार, *(दिन/मास/वर्ष)*-यह एक बहुत ही सुखद और सुखद अनुभव था।

हस्ताक्षरित.,-.

(*सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)*

स्थान.,-.

तारीख.,-.

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

जहाँ अभिसमय के उपाबंध10.8 का विनियम लागू होता है, वहाँ वर्षगांठ की तारीख की उन्नति के लिए पृष्ठांकन

अभिसमय के अनुबंध के विनियम 10.8 के अनुसार नई वर्षगांठ की तारीख ( ) है।.-.

हस्ताक्षरित.,-.

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान .,-

तारीख.*(दिन/मास/वर्ष)*-

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

प्ररूप क

अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र कापूरक

(आईओपीपी प्रमाणपत्र)

संरचना और उपस्कर का अभिलेख

तेल टैंकरों के अलावा अन्य जहाजों के लिए

---

*[7]उचित रूप से हटाएं

अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारणअभिसमय, 1973 के उपाबंध के उपबंधों के संबंध में, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, जो उससे संबंधित है (जिसे इसके बाद "अभिसमय" के रूप में संदर्भित किया जाएगा)।

टिप्पणियाँ:

1. यह प्ररूप आईओपीपी प्रमाणपत्र में वर्गीकृत तीसरे प्रकार के जहाजों के लिए उपयोग किया जाएगा, अर्थात "उपरोक्त में से किसी भी जहाज के अलावा अन्य जहाज"। तेल टैंकरों और तेल टैंकरों के अलावा स्धोरा टैंक वाले जहाजों के लिए, जो अभिसमय के उपाबंधाके विनियम 2.2 के अंतर्गतआते हैं, प्ररूप ख का उपयोग किया जाएगा।

2. यह अभिलेख स्थायी रूप से आईओपीपी प्रमाणपत्र सेसंलग्न किया जाएगा। आईओपीपी प्रमाणपत्र हर समय जहाज पर उपलब्ध रहेगा।

3. यदि मूल अभिलेख की भाषा न तो अंग्रेजी है और न हीफ्रेंच और न ही स्पेनिश है, तो पाठ में इनमें से किसी एक भाषा में अनुवाद शामिल होना चाहिए।

4. बॉक्स में प्रविष्टियाँ उत्तरों के लिए या तो क्रॉस (×)डालकर की जाएंगी "हाँ" और "लागू" या उत्तरों के लिए डैश (—) "नहीं" और "लागू नहीं" के रूप में उपयुक्त।

5. इस अभिलेख में उल्लिखित विनियम अभिसमय के उपाबंध के विनियमों को संदर्भित करते हैं और प्रस्ताव अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अपनाए गए प्रस्तावों को संदर्भित करते हैं।

1. जहाज का विवरण

1.1 जहाज का नाम _____.

1.2 विशिष्ट संख्या या अक्षर.,-

1.3 रजिस्ट्री का पत्तन.,-

1.4 सकल टन भार।

1.5 संरचना की तारीख:

1.5.1 भवन अनुबंध की तारीख .,-

1.5.2. जिस तारीख को कील बिछाया गया था या जहाज संरचना के समान चरण में था.।

1.5.3 डिलीवरी की तारीख.

1.6 प्रमुख रूपांतरण (यदि लागू हो):

1.6.1 रूपांतरण अनुबंध की तारीख .-

1.6.2 वह तारीख जिस पर रूपांतरण शुरू किया गया था.-

1.6.3 रूपांतरण पूरा होने की तारीख .,-

1.7 जहाज को प्रशासन द्वारा ""प्रदत्त जहाज" के रूप में स्वीकार कर लिया गया है ☐

31 दिसंबर 1979 को या उससे पहले" विनियमन 1.28.1 के कारण

वितरण में अप्रत्याशित देरी

2. मशीनरी स्पेस बिलगेज और तेलईंधन टैंकों से तेल डिस्चार्ज के नियंत्रण के लिए उपस्कर (विनियम 16 और 14)

2.1 तेल ईंधन टैंकों में बैलास्ट के पानी का कैरिज:

2.1.1 सामान्य परिस्थिति यों में जहाज तेल ईंधन टैंकों में बैलास्ट का पानी ले जा सकता है☐

2.2 फिट किए गए तेल छानने के उपस्कर का प्रकार:

2.2.1 तेल फ़िल्टरिंग (15 पीपीएम) उपस्कर (विनियम 14.6)☐

2.2.2 अलार्म और स्वचालित स्टॉपिंग के साथ तेल फ़िल्टरिंग (15 पीपीएम) उपस्कर☐

उपस्कर (विनियम 14.7)

2.3 अनुमोदन मानक: [

2.3.1 अलग करने/फ़िल्टर करने वालाउपस्कर

1 को संकल्प ए.393(एक्स) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

2 को प्रस्ताव एमईपीसी.60(33) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

3 को प्रस्ताव एमईपीसी.107(49) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

4 को संकल्प ए.233(VII) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

5 को राष्ट्रीय मानकों के अनुसार अनुमोदित किया गया है☐

संकल्प ए.393(एक्स) या ए.233(VII) पर आधारित;

6 को मंजूरी नहींदी गई है।☐

2.3.2 प्रस्ताव ए.444(XI) के अनुसार प्रक्रिया इकाई को मंजूरी दे दी गई है☐

2.3.3 तेल सामग्री मीटर:

1 को संकल्प ए.393(एक्स) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

2 को प्रस्ताव एमईपीसी.60(33) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

3 को प्रस्ताव एमईपीसी.107(49) के अनुसार अनुमोदित किया गया है।☐

2.4 सिस्टम की अधिकतम थ्रूपुट है।.एम3/एच

2.5 विनियमन 14 की छूट:

2.5.1 विनियमन 14.1 या विनियमन 14.2 की अपेक्षाओं को विनियमन 14.5 के अनुसार जहाज के संबंध में माफ कर दिया गया है।

2.5.1.1 जहाज विशेष यात्राओं पर विशेष रूप से लगा हुआ है

क्षेत्र: .,- ☐

2.5.1.2 जहाज को अंतर्राष्ट्रीय सुरक्षा संहिता के अधीन प्रमाणित किया गयाहै☐

हाई-स्पीड क्राफ्ट और के साथ एक निर्धारित सेवा में लगा हुआ

टर्न-अराउंड समय 24 घंटे से अधिक नहीं

2.5.2 जहाज में कुल प्रतिधारण केलिए होल्डिंग टैंक लगा हुआ है☐

सभी तैलीयबिल्ग पानी के बोर्ड निम्नानुसार:

टैंक पहचान	**टैंक स्थान**		**वॉल्यूम**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	**(एम3)**
कुल मात्रा: . एम3			

2क। तेल ईंधन टैंक सुरक्षा (विनियम 12क)

2क.1 जहाज को विनियमन 12ए केअनुसार निर्मित किया जाना चाहिए और की अपेक्षाओं का अनुपालन करना चाहिए:

पैरा 6 और या तो 7 या 8 (डबल हल संरचना)☐

पैरा 11 (आकस्मिक तेल ईंधन बहिर्वाह प्रदर्शन)☐

2क.2 जहाज को विनियमन 12क की अपेक्षाओं का पालन करने की आवश्यकता नहीं है☐

3. तेल अवशेषों या तलछट (विनियमन 12) और तेलयुक्त बिलगेट पानी होल्डिंग टैंक[5]

3.1 जहाज को तेल अवशेषों या मल के टैंकों के साथ प्रदान किया जाता है ताकि तेल अवशेषों या मल को बोर्ड पर रखा जा सके

टैंक पहचान	**टैंक स्थान**		**मात्रा (मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	
कुल मात्रा (मी³)			

3.2 तेल अवशेषों या तेल अवशेष या तलछट टैंकों में रखे गए तलछट के निपटान के साधन:

3.2.1 तेल अवशेषों या तलछट के लिए भस्मक☐

3.2.2 तेल के अवशेष या तलछट जलाने के लिए उपयुक्त सहायक बॉयलर☐

3.2.3 अन्य स्वीकार्य साधन, राष्ट्र जो .☐

3.3 जहाज को निम्नलिखित के रूप में तेलयुक्त बिलू पानी को बोर्ड पर रखने के लिए होल्डिंग टैंक (टैंक) प्रदान किया गयाहै:

टैंक की पहचान	**टैंक स्थान**		**मात्रा (मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	
कुलमात्रा (मी³)			

4. मानक डिस्चार्ज कनेक्शन (विनियम 13)

4.1 जहाज को अवशेषों के डिस्चार्ज के लिए पाइपलाइन प्रदान की गई है☐

मशीनरी बिलगे और रिसेप्शन सुविधाओं के लिए मल, एक मानक के साथ फिट किया गया

विनियम 13 के अनुसार डिस्चार्ज कनेक्शन।

5. शिपबोर्ड तेल/समुद्री प्रदूषण आपातकालीन योजना (विनियम 37)

5.1 जहाज को एक जहाज बोर्ड तेल प्रदूषण आपात कालीन योजना प्रदान की गई है☐

विनियम 37 के अनुपालन में

[5]तेलयुक्त बिलगेट होल्डिंग**टैंकअधिवेशन द्वारा आवश्यक नहीं हैं; यदि ऐसे टैंकप्रदान किए जाते हैं तो उन्हें सारणी3.3 में सूचीबद्ध किया जाएगा.**

5.2 जहाज को एक जहाज बोर्ड समुद्री प्रदूषण आपातकाल प्रदान किया गया है☐

विनियम 37.3 के अनुपालन में योजना

1. **छूट**

6.1 प्रशासन द्वारा छूट दी गई है☐

अधिवेशन के उपाबंध के अध्याय 3 की आवश्यकताओं के अनुसार

पैरा के अधीन सूचीबद्ध उन मदों पर विनियमन 3.1 केसाथ

.....इसअभिलेख का .

2. **समान (विनियम 5)**

7.1 कुछ के लिए प्रशासन द्वारा समकक्षों को मंजूरी दी गई है☐

अनुच्छेद के अधीन सूचीबद्ध उन मदों पर अनुबंध की आवश्यकताएँ।. इस अभिलेख का।

3. **ध्रुवीय संहिता के भाग-क अध्याय 1 का अनुपालन**

8.1 जहाज अतिरिक्त आवश्यकताओं के अनुपालन में है☐

परिचय और धारा के पर्यावरण संबंधी प्रावधान

पोलर कोड के भाग के अध्याय 1 का 1.2 क .

यह प्रमाणित करने के लिए है कि यह अभिलेख हर तरह से सही है।

जारी किया गया है.

(अभिलेख जारी करने का स्थान)

. .

(जारी करने की तारीख) (अभिलेख जारी करने वाले विधिवत प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

(जारी करने वाले प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उचित हो)

प्ररूप ख

अंतर्राष्ट्रीय तेलप्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र (आईओपीपी प्रमाणपत्र) का पूरक

तेल टैंकरों के लिए संरचना और उपस्कर का अभिलेख

अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 के संलग्नक के उपबंधों के संबंध में, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, जो उससे संबंधित है (जिसे इसके बाद "अभिसमय" के रूप में संदर्भित किया जाएगा)।

टिप्पणियाँ:

1. यह प्ररूप आईओपीपी प्रमाणपत्र में वर्गीकृत पहले दो प्रकार के जहाजों के लिए उपयोग किया जाएगा, अर्थात "तेल टैंकर" और "तेलटैंकरों के अलावा जहाजों के अलावा कार्गो टैंक अधिवेशन के अनुबंध के विनियम 2.2 के अधीन आते हैं"। आईओपीपी प्रमाणपत्र में वर्गीकृत तीसरे प्रकार के जहाजों केलिए, फॉर्म क का उपयोग किया जाएगा।

2. यह अभिलेख स्थायी रूप से आईओपीपी प्रमाणपत्र से संलग्न किया जाएगा। आईओपीपी प्रमाणपत्र हर समय जहाज पर उपलब्ध रहेगा।

3. यदि मूल अभिलेख की भाषा न तो अंग्रेजी है और न ही फ्रेंचऔर न ही स्पेनिश है, तो पाठ में इनमें से किसी एक भाषा में अनुवाद शामिल होनाचाहिए।

4. बॉक्स में प्रविष्टियाँ उत्तरों के लिए या तो क्रॉस (×)डालकर की जाएंगी "हाँ" और "लागू" या उत्तरों के लिए डैश (----) "नहीं" और "लागू नहीं" के रूप में उपयुक्त।

5. जब तक अन्यथा उल्लेख न किया गया हो, इस अभिलेख में उल्लिखित विनियम अधिवेशन के उपाबंध के विनियमों को संदर्भित करते हैं और संकल्प अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अपनाए गए विनियमों को संदर्भित करते हैं।

1. जहाज का विवरण

1.1 जहाज का नाम .,-

1.2 विशिष्ट संख्या या अक्षर .,-

1.3 रजिस्ट्री का पत्तन .,-

1.4 सकल टन भार .-

जहाज की वहन क्षमता .,- (मी^{3})

1.6 जहाज का कुल भार .,- (टन) (विनियमन 1.23)

1.7 जहाज की लंबाई .,- (एम) (विनियमन 1.19)

1.8 संरचना की तारीख:

1.8.1 भवन अनुबंध की तारीख .,-

1.8.2 वह तारीख जिस पर कील बिछाया गया था या पोत संरचना के समान चरण में था।

1.8.3 परिदान की तारीख .,- [ ].

1.9 प्रमुख संपरिवर्तन (यदि लागू हो):

1.9.1 संपरिवर्तनसंविदा की तारीख .,-

1.9.2 वह तारीख जिस पर संपरिवर्तन शुरू किया गया था

1.9.3 संपरिवर्तन पूरा होने की तारीख।

1.10 परिदान में अनवेक्षित देरी:

1.10.1 पोत को प्रशासन द्वारा "पोत" के रूप में स्वीकार कर लिया गया है☐

विनियम 1.28.1 के अधीन 31 दिसंबर 1979 को या उससे पहले परिदत्त किया गया

परिदान में अनवेक्षित देरी के कारण।

1.10.2 पोत को प्रशासन द्वारा स्वीकार कर लिया गया है☐

1 जून 1982 को या उससे पहले वितरित तेल टैंकर

परिदान में अनवेक्षित देरी के कारण विनियमन 1.28.3.

1.10.3 पोत को विनियमन 26के उपबंधों का पालन करना अपेक्षित नहीं है☐

परिदान में अनवेक्षित देरी के कारण विनियमन 26।

1.11 पोत का प्रकार:

1.11.1 कच्चा तेल टैंकर☐

1.11.2 उत्पाद वाहक☐

1.11.3 उत्पाद वाहक ईंधन तेल या भारी डीजल तेल नहीं ले जा रहाहै☐

विनियमन 20.2 में, या स्नेहक तेल

1.11.4 कच्चा तेल/उत्पाद वाहक☐

1.11.5 संयोजन वाहक☐

1.11.6, तेल टैंकर से भिन्न, कार्गो टैंक के साथ☐

कन्वेन्शन के उपाबंध के विनियम 2.2

1.11.7 विनियमन 2.4 में निर्दिष्ट उत्पादों के परिवहन के लिए समर्पित तेल टैंकर☐

2. मशीनरी स्पेस नित्तल और तेल ईंधन टैंकों (विनियम **16** और **14)** सेतेल निस्सारण के नियंत्रण के लिए उपस्कर

2.1 तेल ईंधन टैंकों में रोड़ी पत्थर के जल का कैरिज:

2.1.1 सामान्य परिस्थितियों में पोत तेल ईंधन टैंकों में रोड़ी पत्थर का जल ले जा सकता है☐

2.2 सुसज्जित किएगए तेल छानने के उपस्कर का प्रकार:

2.2.1 तेलफ़िल्टरिंग (15 पीपीएम) उपस्कर (विनियम 14.6)☐

2.2.2 अलार्म और स्वचालित स्टॉपिंग के साथ तेल फ़िल्टरिंग (15 पीपीएम) उपस्कर☐

उपस्कर (विनियम 14.7)

2.3 अनुमोदन मानक:[6]

2.3.1 अलग करने/फ़िल्टर करने वाला उपस्कर

6: 14 नवंबर 1977 को संगठन द्वारा संकल्प ए.393 (x) द्वारा अपनाए गए तैलीय-पानी अलग करने वाले उपस्कर और तेल सामग्री मीटर के अंतरराष्ट्रीयप्रदर्शन और परीक्षण विनिर्देशों पर सिफारिश को देखें, जो संकल्प ए.233 (VII) को प्रतिस्थापितकरता है। संकल्प एमईपीसी.60(33) द्वारा अपनाया गया मशीनरी स्पेस बिलज के लिए प्रदूषणनिवारण उपस्कर के लिए मार्गदर्शक सिद्धांतों और विशिष्टताओं का आगे संदर्भ दिया गया है, जो 6 जुलाई 1993 को प्रभावी हुआ, जो संकल्पों को अतिष्ठित करता है। 393(x) और ए.444(x)और पोत के मशीनरी स्थानों के लिए प्रदूषण निवारण उपस्कर के लिए पुनरक्षितमार्गदर्शक सिद्धांतों और विशिष्टताओं को संकल्प द्वारा अपनाया गया है। एमईपीसी.107(49), जो 1 जनवरी 2005 सेप्रभावी है, है। एमईपीसी.60(33), ए.393(x) औरए.444(x)जो संकल्पों को प्रतिस्थापित करताहै।]

.1 को संकल्प ए.393(x) के अनुसार अनुमोदित किया गया है☐

.2 को संकल्प एमईपीसी.60(33) के अनुसार अनुमोदित किया गया है☐

.3 को संकल्प एमईपीसी.107(49) के अनुसार अनुमोदित किया गया है☐

.4 को संकल्प ए.233(VII) के अनुसार अनुमोदित किया गया है ☐

.5 को राष्ट्रीय मानकों के अनुसार अनुमोदित किया गया है जो संकल्प ए.393(x) याए.233(VII) पर आधारित नहीं है;

.6 को अनुमोदित नहीं किया गया है।☐

2.3.2 संकल्प ए.444(XI) के अनुसार प्रक्रिया इकाई को अनुमोदित नहीं किया गया है।☐

2.3.3 तेल सामग्री मीटर

1 को संकल्प ए.393(एक्स) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

2 को संकल्प एमईपीसी.60(33) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

3 को संकल्प एमईपीसी.107(49) के अनुसार अनुमोदित किया गया है।☐

2.4 सिस्टम की अधिकतम थ्रूपुट है. मी^{3}/एच

2.5 विनियमन 14 की छूट:

2.5.1 विनियमन 14.1 या 14.2 की अपेक्षाओं को विनियमन 14.5 के अनुसार पोत के संबंध में अधित्यक्त कर दियागया है।

पोत विशेष यात्राओं पर विशेष रूपसे लगा हुआ है☐

क्षेत्र(एस): …….

2.5.2 पोत में सभी तेलों को बोर्ड पर रखने के लिए होल्डिंग टैंक (टैंक) लगे हुए हैं☐

नित्तलजल इस प्रकार है:

टैंक की पहचान	**टैंक स्थान**		**मात्रा (मी^{3})**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	
कुल मात्रा (मी^{3})			

2.5.3 होल्डिंग टैंक (टैंकों) केबदले पोत प्रदान किया गया है☐

नित्तल जल को स्लोप टैंक में स्थानांतरित करने की व्यवस्था

2क।तेल ईंधन टैंक सुरक्षा (विनियम **12**क)

2क.1 पोत का संरचना के अनुसार किया जाना आवश्यक है

विनियम 12क और की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है:

पैरा 6 और या तो 7 या 8 (डबल हल संरचना)☐

पैरा 11 (आकस्मिक तेल ईंधन बहिर्वाह प्रदर्शन)☐

2क.2 पोत को विनियमन 12क की अपेक्षाओं का पालन करने की अपेक्षा नहीं है☐

3. तेल अवशेषों या तलछट (विनियमन **12)** और तेलयुक्त नित्तल जल होल्डिंग टैंक

11: तेल युक्त नित्तल जल होल्डिंग[7]

3.1 पोत को तेल अवशेषों या मल के टैंकों के साथ प्रदान किया जाता है ताकि तेल अवशेषों या मल को बोर्ड पर रखा जा सके

टैंक की पहचान	**टैंक स्थान**		**मात्रा (मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	
कुल मात्रा (मी³)			

3.2 तेल अवशेषों या तेल अवशेष या तलछट टैंकों में रखे गए तलछट के निपटान के साधन:

3.2.1 तेल अवशेषों या तलछट केलिए भस्मक☐

3.2.2 तेल के अवशेष या तलछट जलाने के लिए उपयुक्त सहायक बॉयलर☐

3.2.3 अन्य स्वीकार्य साधन, राज्यजो.....☐

3.3 पोत को निम्नलिखित के रूपमें तेलयुक्त नित्तल जल को बोर्ड पर रखने के लिए होल्डिंग टैंक (टैंक) प्रदान कियागया है:

टैंक की पहचान	**टैंक स्थान**		**मात्रा (मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	

[7]टैंक अभिसमय द्वारा अपेक्षित नहीं हैं; यदि ऐसे टैंक प्रदानकिए जाते हैं तो उन्हें सारणी 3.3 में सूचीबद्ध किया जाएगा]

कुल मात्रा (मी³)		

4. मानक निस्सारण कनेक्शन (विनियम **13)**

4.1 पोत को अवशेषों के निस्सारण के लिए पाइपलाइन प्रदान की गई है☐

मशीनरी बिलगेज और रिसेप्शन सुविधाओं के लिए मल, ए से सुसज्जित

विनियम 13 के अनुसार मानक निस्सारण कनेक्शन

5. संरचना (विनियम 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28 और 33)

5.1 विनियमन 18 की अपेक्षाओं के अनुसार, पोत है☐

विनियम 18.9 के अनुपालन में एक अलग रोड़ी पत्थर टैंकर के रूप में अर्हित

5.2 विनियमन 18 के अनुपालन में पृथक रोड़ी पत्थर टैंक (एसबीटी) को निम्नानुसार वितरित किया जाता है:

टैंक की पहचान	**टैंक स्थान**		**मात्रा (मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	
कुल मात्रा (मी³)			

5.3 कच्चा तेल धुलाई (सीओडब्ल्यू):.

5.3.1 पोत विनियमन 33 के अनुपालन में एक काउ सिस्टम से सुसज्जित है☐

5.3.2 पोत विनियमन के अनुपालन में एक सिस्टम से सुसज्जित है☐

33 सिवाय इसके कि सिस्टम की प्रभावशीलता की पुष्टि नहीं की गई है

विनियम 33.1 और अनुच्छेद 4.2.10 के अनुसार

सीओडब्ल्यू विनिर्देशों का पुर्नरक्षण (संकल्पए.497(XII) और ए.897(21) द्वारा समय-समय पर यथा संशोधित संकल्पए.446(XI))

5.3.3 पोत को विधिमान्य कच्चे तेल की सफाई संचालन और आपूर्ति की गई है☐

उपस्कर मैनुअल, जो दिनांकित है

5.3.4 पोत अपेक्षित नहीं है किंतु अनुपालन में से सुसज्जित है☐

संशोधित सी.ओ.डब्ल्यू. विनिर्देशों के सुरक्षा पहलू (संकल्प ए.446(XI)

समय-समय प रसंकल्प ए.497(XII) औरए.897(21) द्वारा संशोधित किया गया)

5.4 कार्गो टैंकों के आकार और व्यवस्था की सीमा (विनियमन 26):

5.4.1 पोत का संरचना के अनुसार किया जाना चाहिए, और इसका अनुपालन किया जाना चाहिए☐

विनियमन 26 की अपेक्षाएं।

5.4.2 पोत की संरचना के अनुसार किया जाना अपेक्षित है, और इसका अनुपालन किया जाना चाहिए☐

विनियमनकी अपेक्षाएं 26.4 (विनियमन 2.2 देखें)

5.5 उपखंड और स्थिरता (विनियम 28):

5.5.1 पोत की संरचना के अनुसार किया जाना अपेक्षित है, और इसका अनुपालन किया जाना चाहिए☐

विनियमन 28 की अपेक्षाएं।

5.5.2 विनियम 28.5 के अधीन अपेक्षित सूचना और डाटा की आपूर्ति की गई है☐

अनुमोदित प्ररूप में पोत

5.5.3 पोत का संरचना के अनुसार किया जाना अपेक्षित है, और इसका अनुपालन किया जाना चाहिए☐

विनियमन 27 की अपेक्षाएं।

5.5.4 संयोजन के लिए विनियमन 27 के अधीन अपेक्षित जानकारी और डाटा☐

एक लिखित प्रक्रिया में पोत को वाहक की आपूर्ति की गई है
प्रशासन द्वारा अनुमोदित।

5.5.5 पोत को अनुमोदन के अनुसार एक अनुमोदित स्थिरता उपस्कर प्रदान किया गया है☐

विनियमन 28.6 के साथ।

5.5.6 में पोत के संबंध में विनियमन 28.6 की अपेक्षाओं को अधित्यक्त कर दिया गया है

विनियम 3.6 के अनुसार। स्थिरता को एक या अधिक द्वारा सत्यापित किया जाता है

निम्नलिखित से अभिप्रेत है:

.1 केवल स्थिरता जानकारी में परिभाषित अनुमोदित शर्तों पर लोडिंग☐

विनियम 28.5 के अनुसार मास्टर को प्रदान कियागया

.2 सत्यापन प्रशासन द्वारा अनुमोदित साधनों द्वारा दूर से किया जाता है☐

.3 में परिभाषित लोडिंग स्थितियों की स्वीकृत सीमा के भीतर लोडिंग☐

विनियम 28.5 के अनुसार मास्टर को प्रदान की गई स्थिरता जानकारी।

.4 सभी को कवर करने वाले अनुमोदित सीमित केजी/जीएम वक्रों के अनुसार लोडिंग लागू बरकरार और क्षति स्थिरता अपेक्षाएं स्थिरता में परिभाषित की गई हैं विनियम 28.5 के अनुसार मास्टर को दी गई जानकारी।

5.6 डबल-हल संरचना:

5.6.1 पोत को विनियम 19 के अनुसार निर्मित किया जाना अपेक्षित है और इसकी अपेक्षाओं का अनुपालन करता है:

.1 पैरा 3 (डबल-हल संरचना)☐

.2 पैरा 4 (डबल साइड कंस्ट्रक्शन वाले मिड-हाइट डेक टैंकर)☐

.3 पैरा 5 (समुद्री पर्यावरण द्वारा अनुमोदित वैकल्पिक विधि)☐

सुरक्षा समिति)

5.6.2 पोत की संरचना के अनुसार किया जाना अपेक्षित है, और इसका अनुपालन किया जाना चाहिए☐

विनियमन 19.6 की अपेक्षाएं।

5.6.3 पोत को विनियम 19 की अपेक्षाओं का अनुपालन करने की अपेक्षा नहीं है☐

5.6.4 जहाज नियम 20 और के अधीन है:

.1 को 2 से 5, 7 और 8 विनियम 19 और का अनुपालन करना अपेक्षित है☐

पैरा 28.7 के संबंध में विनियम 28 . से अधिक नहीं।

.2 को विनियम 20.5 के अनुसार कार्य करना जारी रखना अनुज्ञात है☐

जब तक कि .

.3 को विनियम 20.7 के अनुसार कार्य करना जारी रखना अनुज्ञात है☐

जब तक .

1.6.5 पोत नियम 20 के अधीन नहीं है (जांच करें कि कौन सा खाना लागू होता है):

.1 पोत5,000 टन कुल भार से कम है☐

.2 पोत विनियमन 20.1.2 का अनुपालन करता है☐

.3 पोत विनियमन 20.1.3 का अनुपालन करता है☐

1.6.6 पोत विनियमन 21 और के अधीन है:

.1 को .... से अधिक नहीं .... के बाद विनियमन 21.4 का अनुपालन करना अपेक्षित है।☐

.2 को विनियम 21.5 के अनुसार तक प्रचालन जारी रखना अनुज्ञात है।☐

.3 को विनियम 21.6.1 के अनुसार .....तक काम करना जारी रखना अनुज्ञात है।☐

.4 को विनियम 21.6.2 के अनुसार .....तक काम करना जारी रखना अनुज्ञात है।☐

.5 को विनियम 21 के उपबंधों से छूट दी गई है☐

विनियमन 21.7.2 केसाथ

5.6.7 पोत नियम 21 और के अधीननहीं है:

.1 पोत600 टन कुल भार से कम है

.2 जहाज विनियमन 19 (कुल भार टन 5,000 से अधिक) का अनुपालन करता है☐☐

.3 पोत विनियमन 21.1.2 का अनुपालन करता है☐

.4 पोत विनियमन 21.4.2 (600 कुल भार टन 5,000 से कम)का अनुपालन करता है☐

.5 पोत विनियमन 21.2 में परिभाषित "भारी ग्रेड तेल" नहीं ले जाता है ☐

5.6.8 पोत नियम 22 और के अधीन है:

.1 विनियमन 22.2 की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है☐

.2 विनियमन 22.3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है ☐

.3 विनियमन 22.5 की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है ☐

5.6.9 जहाज नियम 22 के अधीन नहीं है☐

5.7 आकस्मिक तेल वहिर्वाह(आउटफ्लो) प्रदर्शन:

5.7.1 पोत विनियमन 23 की अपेक्षाओंका अनुपालन करता है ☐

6. फलक पर तेल का प्रतिधारण(विनियम 29, 31 और 32)।

6.1 तेल निस्सारण मानीटरो और नियंत्रण प्रणाली:

6.1.1 पोतप्रवर्ग के अधीन आता है. तेल टैंकर जैसा कि संकल्प ए 496(XII) या ए 586 (14)8में परिभाषित किया गया है☐

6.1.2 तेल निस्सारण मॉनीटरी और नियंत्रण प्रणाली को संकल्पके अनुसार 108(49)9में अनुमोदित किया गया है।

☐

8: तेल टैंकर जिनके कील 2 अक्टूबर 1986 को या उसकेबाद बिछाए गए हैं, या जो संरचना के समान चरण में हैं, उन्हें संकल्प ए.586(14) के अधीन अनुमोदित प्रणाली से सुसज्जित किया जाना चाहिए

6.1.3 सिस्टम में सम्मिलित हैं

.1 नियंत्रण इकाई☐

.2 संगणन इकाई☐

.3 इकाई की गणना करना ☐

6.1.4 सिस्टम है

.1 एक शुरुआती इंटरलॉक के साथ सुसज्जित किया गया☐

.2 स्वचालित स्टॉपिंग डिवाइस के साथ सुसज्जित किया गया☐

6.1.5 तेल सामग्री मीटर को संकल्पए.393(x)या ए.586(14) या एमईपीसी.108(49)[10] की शर्तों के अधीन अनुमोदित किया गया है, के लिए उपयुक्त-

.1 कच्चा तेल ☐

.2 काले उत्पाद ☐

.3 सफेद उत्पाद ☐

6.1.6 पोत को तेल निस्सारण के लिए एक संचालन मैनुअल की आपूर्ति की गई है☐

मॉनीटरी और नियंत्रण प्रणाली

6.2 स्लोप टैंक:

जहाज को . से प्रदान किया जाता है। की कुल क्षमता के साथ समर्पित स्लोप टैंक (टैंक)। एम3, जो कि . है. तेल वहन क्षमता का % , के अनुसार:

.1 विनियमन 29.2.3 ☐

.2 विनियमन 29.2.3.1 ☐

.3 विनियमन 29.2.3.2☐

.4 विनियमन 29.2.3.3☐

---

[9]तेल टैंकर जिनके कील 1 जनवरी 2005 को या उसके बाद बिछाएगए हैं, या जो संरचना के समान चरण में हैं, उन्हें संकल्प.108(49) के अधीन अनुमोदित प्रणालीके साथ सुसज्जित किया जाना चाहिए। आईएमओ बिक्री प्रकाशन देखें।]

[10]एमईपीसी.108(49) द्वारा अपनाया गया संकल्प 2 अक्तूबर 1986 से पहले निर्मित टैंकरों पर स्थापित तेल सामग्री मीटर के लिए, तेल-पानीअलग करने वाले उपस्कर और तेल सामग्री मीटर के लिए अंतरराष्ट्रीय प्रदर्शन और परीक्षणविनिर्देशों पर संगठन द्वारा संकल्प ए.393(x) द्वारा अपनाए गए सिफारिश को देखें। 2 अक्तूबर 1986 को या उसके बाद निर्मित टैंकरों पर स्थापित निस्सारण मॉनीटरी और नियंत्रण प्रणालियों के भाग के रूप में तेल सामग्री मीटर के लिए, तेल टैंकरों के लिए निस्सारण मॉनीटरी और नियंत्रण प्रणालियों के लिए दिशानिर्देश और विनिर्देशों को देखें। संगठन द्वारा संकल्प ए.586(14) द्वारा अपनाया गया। 1 जनवरी 2005 को या उसके बाद निर्मित टैंकरों पर स्थापित निस्सारण मॉनीटरी और नियंत्रण प्रणालियों के हिस्से के रूप में तेल सामग्री मीटर के लिए, तेल टैंकरों के लिए तेल निस्सारण मॉनीटरी और नियंत्रण प्रणालियों के लिए संशोधित दिशानिर्देशों और विनिर्देशो को देखें।

6.2.2 स्धोरा टैंकों को स्लोप टैंक के रूप में नाम निर्दिष्ट किया गया है☐

6.3 तेल/जल इंटरफेस डिटेक्टर:

6.3.1 पोत को तेल/जल इंटरफेस डिटेक्टरों से सुसज्जित किया गया है

संकल्प एमईपीसी 5(XIII)[11]के अधीन-

6.4 विनियम 29, 31 और 32 से छूट:

6.4.1 पोत को विनियम 29, 31 और की अपेक्षाओं से छूट दी गई है

32 विनियम 2.4 के अनुसार ☐

6.4.2 पोत को विनियम 29, 31 और की अपेक्षाओं से छूट दी गई है

32 विनियम 2.2 के अनुसार ☐

6.5 विनियम 31 और 32 की छूट:

6.5.1 विनियम 31 और 32 की अपेक्षाओं को विनियम 3.5 के अनुसार पोत के संबंध में अधित्यक्त कर दिया गया है।

पोत विशेष रूप से पर लगा हुआ है:

.1 विनियमन 2.5 के अधीन विशिष्ट व्यापार :.☐

.2 विशेष क्षेत्र (क्षेत्रों) के भीतर जलयात्रा:☐

.3 72 के विशेष क्षेत्र (क्षेत्रों) के बाहर निकटतम भूमि के 50 समुद्री मील के भीतर जलयात्राएं

अवधि में घंटे या उससे कम तक निर्वाचित: .,-

7. पंपिंग**,** पाइपिंग और निस्सारण व्यवस्था (विनियम 30)

7.1 अलग किए गए रोड़ी पत्थर के लिए ओवरबोर्ड निस्सारण आउटलेट स्थित हैं:

7.1.1. जलरेखा के ऊपर ☐

7.1.2 जलरेखा के नीचे ☐

7.2 साफ रोड़ी पत्थर के लिए निस्सारण मैनिफोल्ड से भिन्न ओवरबोर्ड निस्सारण निर्गम स्थित हैं[12]

7.2.1 जलरेखा से ऊपर ☐

7.2.2 जलरेखा के नीचे ☐

---

[11]संकल्प एमईपीसी .5(XIII) द्वारा संगठनकीसमुद्री पर्यावरण संरक्षण समितिद्वारा अपनाए गए तेल/जल इंटरफेसडिटेक्टरों के लिए विनिर्देश देखें।

[12]केवल उन निर्गमों को इंगित किया जाना है जिन्हें मॉनीटर किया जा सकता है।

7.3 गंदे रोड़ी पत्थरजल या कार्गो टैंक क्षेत्रों से तेल-दूषित पानी के लिए निस्सारण मैनिफोल्ड के अलावा ओवरबोर्ड

निस्सारण निर्गम स्थित हैं[13]

7.3.1 जलरेखा से ऊपर ☐

7.3.2 जलरेखा के नीचे भाग प्रवाह व्यवस्था के साथ संयोजन में☐

विनियम 30.6.5 के अनुपालन में

7.3.3 जलरेखा के नीचे ☐

7.4 कार्गो पंपों और तेल लाइनों से तेल का निस्सारण (विनियम 30.4 और 30.5):

7.4.1 कार्गो निस्सारण पूरा होने पर सभी स्धोरा पंपों और तेल लाइनों को खाली करने के साधन:

.1 कार्गो टैंक या स्लोप टैंक में खाली किए जाने में सक्षम☐

.2 किनारे पर निस्सारण के लिए एक विशेष छोटे व्यास की लाइन प्रदान की जाती है☐

8. शिपबोर्ड तेल/समुद्री प्रदूषण आपात कालीन योजना(विनियम 37)

8.1 पोत को एक पोत बोर्ड तेल प्रदूषण आपातकालीन योजना प्रदान की गई है☐

विनियम 37 का अनुपालन।

8.2 पोत को एक पोत बोर्ड समुद्री प्रदूषण आपातकालीन योजना प्रदान की गई है☐

विनियम 37.3 का अनुपालन

8.3 समुद्र में पोत से पोत मेंतेल अंतरण प्रचालन (विनियम 41)

8.3.1 विनियम 41 के अनुपालन में तेल टैंकर को एक एसटीएस प्रचालन योजना प्रदान की गई है☐

9. छूट.

9.1 प्रशासन द्वारा की अपेक्षाओं से छूट दी गई है☐

अधिवेशन के उपाबंध के अध्याय 3 में विनियम 3.1 के अनुसार

पैरा के अधीन सूचीबद्ध वस्तुएं .,-

.....इस अभिलेख का

10. समतुल्य (विनियम 5)

17: केवल उन आउटलेटको इंगित किया जाना है जिनकी मॉनीटरी की जाती है।

10.1 कुछ अपेक्षाओं के लिए प्रशासन द्वारा समतुल्यों को अनुमोदित किया गया है☐

पैराके अधीन सूचीबद्ध उन मदों पर उपाबंध

.....इस अभिलेख का

11. पोलर कोड के भाग-क - अध्याय **1** का अनुपालन

11.1 पोत पर्यावरण में अतिरिक्त अपेक्षाओं का अनुपालन करता है☐

ध्रुवीय कोड की प्रस्तावना और भाग -क के अध्याय 1 की धारा 1.2 के संबंधित उपबंध

यह प्रमाणित किया जाता है कि यह अभिलेख हर तरह से सही है।

जारीकिया गया.

*(*अभिलेख जारी करने का स्थान): .....

*(*जारी करने की तारीख) (दिन/मास/वर्ष)

(अभिलेख जारी करने वाले सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

*(*जारी करने वाले प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा समुचित हो)

प्ररूप 2

भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र

प्रमाणपत्र संख्या:

भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र

(टिप्पण: इस प्रमाणपत्र को संरचना और उपस्कर के अभिलेख द्वारा पूरक किया जाएगा)

भारत सरकार के प्राधिकार के अधीन वाणिज्य पोत परिवहन(जलयानों से निकले तेल द्वारा प्रदूषण के निवारण) नियम, 2026, समय-समयपर यथा संशोधित के उपबंधों के अधीन जारी किया गया (जिसे इसके पश्चात् "नियम" कहा गया है)।

द्वारा: प्रधान अधिकारी-सह-संयुक्त महानिदेशक(टेक), समुद्री वाणिज्य विभाग, मुंबई/चेन्नई/कोलकाता/कांडला

जलयान का विवरण

जलयान का नाम.....].

विशिष्ट संख्या या अक्षर.....————————.

रजिस्ट्री का पत्तन.....].

सकल टन भार.....

जलयान का कुल भार (मीट्रिक टन)[14]]

आईएमओ नंबर[15]

जलयान का प्रकार:[*]

तेल टैंकर

कार्गो टैंकों के साथ तेल टैंकर से भिन्न जलयान नियम 3 ***के उपनियम (***2***) के अधीन आता है***

उपरोक्त में से किसी भी जलयान से भिन्न अन्य पोत

यह प्रमाणितकिया जाता है:

1. कि जलयान का सर्वेक्षण नियम 7 के अनुसार किया गया है; और

2. कि सर्वेक्षण से पता चलता है कि जलयान की संरचना, उपस्कर, प्रणाली, फिटिंग, व्यवस्था और सामग्री और उसकी स्थिति सभी मामलों में संतोषजनक है और जलयान नियमों की लागू अपेक्षाओं का अनुपालन करता है।

यह प्रमाणपत्र (दिन/मास/बर्ष) तक विधिमान्य है। नियम 7 के अनुसार सर्वेक्षण के अधीन।[16]

सर्वेक्षण की पूर्णता तारीख जिस पर यह प्रमाणपत्र आधारित है: (दिन/मास/बर्ष)

जारी किया गया

जारी करने की तारीख:(दिन/मास/बर्ष) प्रधान अधिकारी सह संयुक्त महानिदेशक(तकनीकी) समुद्री वाणिज्य विभाग, जिला

---

[14]तेल टैंकरों के लिए

[15]संगठन द्वारा संकल्प ए.600(15) द्वारा अपनाई गई आईएमओपोत पहचान संख्या योजना देखें

[*]समुचित रूप से हटाएं

[16]अभिसमय के उपाबंद्ध 10.1 के विनियम 10.1 के अनुसार प्रशासन द्वारा यथाविनिर्दिष्ट समाप्ति की तारीख अतःस्थापित करे। इस दिन का दिनऔर मास अभिसमय के उपाबंद्ध 1.27 के विनियम 1.27 में यथापरिभाषित आव्दिकी कीतारीख से मेल खाता है, जब तक कि अभिसमय के उपाबंद्ध 10.8 के विनियम 10.8 केअनुसार संशोधित न किया जाए

(जारी करने वाले प्राधिकारी कीमुहर या स्टाम्प, जैसा समुचित हो)

प्रमाणपत्र संख्या:

वार्षिक और मध्यवर्ती सर्वेक्षणों के लिए पृष्ठांकन

यह प्रमाणित किया जाता है कि नियम 7 द्वारा अपेक्षित सर्वेक्षण में, जलयान को नियमों के सुसंगतउपबंधोंका अनुपालन करते हुए पाया गया।

वार्षिक सर्वेक्षण:

हस्ताक्षरित: .

(सम्यकरूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .,-

दिनांक(दिन/मास/बर्ष)-.

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

वार्षिक सर्वेक्षण /मध्यवर्ती सर्वेक्षण

हस्ताक्षरित: .

(सम्यकरूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .,-

दिनांक(दिन/मास/बर्ष) -.

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा समुचित हो)

वार्षिक सर्वेक्षण /मध्यवर्ती सर्वेक्षण

हस्ताक्षरित: .

(सम्यकरूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .,-

दिनांक(दिन/मास/बर्ष) -.

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा समुचित हो)

वार्षिक सर्वेक्षण:

हस्ताक्षरित: .

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .,-

तारीख(दिन/मास/बर्ष) -.

(प्राधिकार की मुहर या स्टाम्प, जैसा समुचित हो)

नियम 12 के उपनियम (8) के खंड (ग) के अनुसार वार्षिक/मध्यवर्ती सर्वेक्षण

यह प्रमाणित किया जाता है कि, नियम 12 के उपनियम(8) के खंड (ग) के अनुसार एक वार्षिक/मध्यवर्ती सर्वेक्षण में, जलयान को नियमों के सुसंगत उपबंधों का अनुपालन करते हुए पाया गया:

हस्ताक्षरित: .,-.....

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान: .

तारीख:.

(प्राधिकारी की मुहर यास्टाम्प, जैसा समुचित हो)

यदि नियम 12 का उपनियम (3) लागू होता है तो 5 वर्ष से कमके लिए विधिमान्य प्रमाणपत्र को बढ़ाने के लिए पृष्ठांकन

जलयान अभिसमय के सुसंगत उपबंधों का अनुपालन करता है, और यह प्रमाण पत्र, नियम 12 के उपनियम (3) के अनुसार, (दिन/मास/बर्ष) तक विधिमान्य माना जाएगा:

हस्ताक्षरित.,-.

(*सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)*

स्थान.,-.

तारीख.,-.

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा समुचित हो)

पृष्ठांकन जहां नवीनीकरण सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और नियम 12 का उपनियम (4) लागू होता है

जलयान अभिसमय के सुसंगत उपबंधों का अनुपालन करता है औरइस प्रमाण पत्र को नियम 12 के उपनियम (4) के अनुसार (दिन/मास/बर्ष): ._ के रूप में स्वीकार किया जाएगा।

हस्ताक्षरित.,-.

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी केहस्ताक्षर)

---

*22: * उचित रूप से हटाएं

स्थान.,-.

तारीख..... .....

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा समुचित हो)

सर्वेक्षण के पत्तन तक पहुंचने तक या ग्रेस की अवधि के लिए प्रमाण पत्र की विधिमान्यता बढ़ाने के लिए पृष्ठांकन जहां नियम 12 के उपनियम (5) या उपनियम (6) लागू होते हैं

यह प्रमाणपत्र, नियम 12 के उपनियम (5) या उपनियम (6) के अनुसार,

(दिन/मास/बर्ष) तक विधिमान्य माना जाएगा।

हस्ताक्षरित.,-.

(*सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)*

स्थान.,-.

तारीख.,-.

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा समुचित हो)

आब्दिकी की तारीख की उन्नति के लिए पृष्ठांकन जहां नियम 12 का उपनियम (8) लागू होता है

नियम 12 के उपनियम (8) के अनुसार नई वर्षगांठ की आब्दिकी (दिन/मास/वर्ष) है।.-

हस्ताक्षरित.,-.

(सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

स्थान .,-

तारीख (दिन/मास/वर्ष) .

(प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उपयुक्त हो)

प्ररूप क

भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र की अनुपूर्ति

(आईओपीपी प्रमाणपत्र)

संरचना और उपस्कर का अभिलेख

तेल टैंकरों से भिन्न अन्य जलयान के लिए

वाणिज्य पोत परिवहन(जलयानों से निकले तेल द्वारा प्रदूषण का निवारण) नियम, 2026 के उपबंधों के संबंध में, समय-समय पर यथा संशोधित, (जिसे इसमें इसके पश्चात् "नियम" कहा गया है)।

टिप्पण:

1. यह प्ररूप आईओपीपी प्रमाणपत्र में यथा प्रवर्गीकृत तीसरे प्रकार के जलयानों के लिए उपयोग किया जाएगा, अर्थात "उपरोक्त में से किसी भी पोत से भिन्न अन्य पोत", तेल टैंकरों और तेल टैंकरों से भिन्न कार्गो टैंकों वाले जलयानों के लिए, जो नियमों के नियम 3 के उपनियम (2) के अधीन आते हैं, प्ररूप खका उपयोग किया जाएगा।

2. यह अभिलेख स्थायी रूप से आईओपीपी प्रमाणपत्र से संलग्न किया जाएगा। आईओपीपी प्रमाणपत्र हर समय जलयान पर उपलब्ध रहेगा।

3. यदि मूल अभिलेख की भाषा अंग्रेजी नहीं है, तो पाठ मेंअंग्रेजी में अनुवाद सम्मिलित होना चाहिए।

4.खानें में प्रविष्टियाँ उत्तरों के लिए या तो क्रॉस (X)डालकर की जाएंगी "हाँ" और "लागू" या उत्तरों के लिए डैश (----) "नहीं" और "लागू नहीं" के रूप में उपयुक्त।

5. इस अभिलेख में उल्लिखित नियम वाणिज्य पोत परिवहन(जलयान से निकले तेल द्वारा प्रदूषण का निवारण) नियम, 2026 के नियमों को संदर्भित करते हैं, अनुच्छेद वाणिज्य पोत परिवहन(जलयान से निकले तेल द्वारा प्रदूषण का निवारण) नियम, 2026 की पहली अनुसूची के अधीन पैरा को निर्दिष्ट करते हैं और अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा अपनाए गए संकल्पों को निर्दिष्ट करते हैं।

1. जलयान की विशिष्टियां

1.1 जलयान का नाम _____.

1.2 विशिष्ट संख्या या अक्षर.,-

1.3 रजिस्ट्री का पत्तन.,-

1.4 सकल टन भार।

1.5 संरचना की तारीख:

1.5.1 भवन संविदा की तारीख .,-

1.5.2. जिस तारीख को कील बिछाया गया था या जलयान संरचना के समान चरण में था.।

1.5.3 परिदान की तारीख.

1.6 प्रमुख संपरिवर्तन (यदि लागू हो):

1.6.1 संपरिवर्तनसंविदा की तारीख .-

1.6.2 वह तारीख जिस पर रूपांतरणशुरू किया गया था.-

1.6.3 संपरिवर्तन पूरा होने की तारीख .,-

1.7 परिदान में अनवेक्षित देरी के कारण 31 दिसंबर 1979 को या उस से पहले नियम 2 के उपनियम (1) के खंड ☐

(बब) जलयान को प्रशासन द्वारा ""प्रदत्त जलयान" के रूप में स्वीकार कर लिया गया है

2. मशीनरी स्पेस नित्तल और तेलईंधन टैंकों से तेल निस्सारण के नियंत्रण के लिए उपस्कर (पहली अनुसूची के पैरा 6 और पैरा 4)

2.1 तेल ईंधन टैंकों में रोड़ी पत्थर के जल का कैरिज:

2.1.1 सामान्य परिस्थितियों में जलयान तेल ईंधन टैंकों में रोड़ी पत्थर के जल ले जा सकता है☐

2.2 सुसज्जित किए गए तेल छानने के उपस्कर का प्रकार:

2.2.1 तेल छानने (15 पीपीएम) उपस्कर (पैरा 4 काउपपैरा (6))☐

2.2.2 अलार्म और स्वचालित स्टॉपिंग के साथ तेल छानने के (15 पीपीएम) उपस्कर☐

उपस्कर (पैरा 4 का उपपैरा (7))

2.3 अनुमोदन मानक:[17]

2.3.1 अलग करने/छानने वाला उपस्कर:

1 को संकल्पए.393(x) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

---

[17]14 नवंबर 1977 को संगठन द्वारा संकल्प ए.393 (x) द्वारा अपनाए गएतैलीय-जल अलग करने वाले उपस्कर और तेल सामग्री मीटर के अंतरराष्ट्रीय प्रदर्शन औरपरीक्षण विनिर्देशों पर सिफारिश को देखें, जो संकल्प ए.233 (VII) को अतिष्ठितकरता है। इसके अतिरिक्त, संगठन की समुद्री पर्यावरण संरक्षण समिति द्वारा संकल्पएमईपीसी.60(33) द्वारा अपनाया गया मशीनरी स्पेस नित्तल के लिए प्रदूषण निवारण उपस्करके दिशानिर्देशों और विनिर्देशों का संदर्भ दिया गया है, जो 6 जुलाई 1993 कोप्रभावी हुआ, और संकल्पों को अतिष्ठित किया। 393(x) और ए.444(x) औरपोत के मशीनरी स्थानों के लिए प्रदूषण निवारण उपस्कर के लिए संशोधित दिशानिर्देशऔर विनिर्देशों को संगठन की समुद्री पर्यावरण संरक्षण समिति द्वारा संकल्पएमईपीसी.107(49) द्वारा अपनाया गया है। जो 1 जनवरी 2005 से प्रभावी है, और एमईपीसी.60(33), ए.393(एक्स) और ए.444(एक्स)संकल्पोंको प्रतिस्थापित किया।

2 को संकल्प एमईपीसी.60(33) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

3 को संकल्प एमईपीसी.107(49) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

4 को संकल्प ए.233(VII) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

5 को राष्ट्रीय मानकों के अनुसार अनुमोदित किया गया है☐

संकल्पए.393(x) या ए.233(VII) पर आधारित;

6 को अनुमोदित नहीं किया गया है।☐

2.3.2 संकल्प ए.444(XI) के अनुसार प्रक्रिया इकाई को अनुमोदित नहीं किया गया है☐

2.3.3 तेल सामग्री मीटर:

1 को संकल्प ए.393(x) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

2 को संकल्प एमईपीसी.60(33) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

3 को संकल्प एमईपीसी.107(49) के अनुसार अनुमोदित किया गया है।☐

2.4 सिस्टम की अधिकतम थ्रूपुट------ है.मी^{3}/एच

2.5 पैरा 4 का अधित्यजन:

2.5.1 4 के उपपैरा (1) या उपपैरा (2) की अपेक्षाओं को 4 के उपपैरा (5) के अनुसार जलयान के संबंध में माफ कर दिया गया है।

2.5.1.1 जलयान विशेष यात्राओं पर विशेष रूप से लगा हुआ है

क्षेत्र: .,-

2.5.1.2जलयान को अंतर्राष्ट्रीय सुरक्षा संहिता के अधीन प्रमाणित किया गयाहै☐

हाई-स्पीड क्राफ्ट और के साथ एक अधिसुचित सेवा में लगा हुआ

टर्न-अराउंड समय 24 घंटे से अधिक नहीं

2.5.2जलयान में कुल प्रतिधारण के लिए होल्डिंग टैंक लगा हुआ है☐

सभी तैलीय नित्तल जल के बोर्ड निम्नानुसार:

टैंक पहचान	**टैंक स्थान**		**मात्रा (मी^{3})**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	

कुल मात्रा (मी³)		

2क. तेल ईंधन टैंक सुरक्षा (पहली अनुसूची का पैरा 2)

2क.1जलयान को पैरा 2 के अनुसार निर्मित किया जाना चाहिए और निम्नलिखित अपेक्षाओं का अनुपालन करना चाहिए:

उपपैरा (6) और या तो (7) या (8) (डबल हल संरचना)☐

उपपैरा (11) (आकस्मिक तेल ईंधन बहिर्वाह प्रदर्शन)☐

2क.2जलयान को पैरा 2 की अपेक्षाओं का पालन करने कीअपेक्षा नहीं है☐

3. तेल अवशेषों या तलछट (पहलीअनुसूची का पैरा 1) और तेलयुक्त बिल्ज पानी रखने वाले टैंक (टैंक) के प्रतिधारण और निपटान के साधन[18]

3.1 फलक पर तेल अवशेषों या तलछट के क्षतिधारण के लिए जलयान तेल अवशेष या तलछट टैंक के साथ उपबंधित है, जो निम्नानुसार है:

टैंक पहचान	**टैंकअवस्थिति**		**परिमाण(मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	
कुल मात्रा(मी³)			

3.2 तेल अवशेष या तलछट टैंकों में रखे गए तेल अवशेषों या तलछट के निपटान के साधन:

3.2.1 तेल अवशेषों या तलछट के लिए भस्मक☐

3.2.2 तेल के अवशेष या तलछट को जलाने के लिए उपयुक्त सहायक बॉयलर☐

3.2.3 अन्य स्वीकार्य साधन, राष्ट्र जो .☐

3.3जलयान को निम्नलिखित रूप से तेलयुक्त बिल्ज पानी को फलक पर रखने के लिए प्रतिधारण टैंक (टैंक) उपबंध किया गया है:

टैंक की पहचान	**टैंक अवस्थिति**		**परिमाण(मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	

[18]**तेलयुक्त बिलगेट पानी रखने वाले टैंक कीआवश्यकता नहीं है अभिसमय द्वारा; यदि ऐसे टैंक (टैंक) प्रदान किए जाते हैं तोउन्हें तालिका में सूचीबद्ध किया जाएगा**

कुल परिमाण(मी³)		

4. मानक निस्सारण कनेक्शन (पहलीअनुसूची का पैरा 3)

4.1 जलयान से अवशेषों के निस्सारण केलिए पाइपलाइन उपबंधित की गई है☐

मशीनरी बिल्ज और रिसेप्शन सुविधाओं के लिए तलछट, पैरा 3 के अनुसार मानक निस्सारण कनेक्शन के साथ फिट किया गया ।

5. पोत फलक तेल/समुद्री प्रदूषण आपातकालीन योजना (पहलीअनुसूची का पैरा 27)

5.1 जलयान को पैरा27 के अनुपालन मेंएक पोत फलक तेलप्रदूषण आपातकालीन योजना के साथ उपबंधित किया गया है☐

5.2 जलयान को पैरा27 केउप-पैरा (3) के अनुपालन में एक पोत फलक समुद्री प्रदूषण आपातकाल योजना के साथ उपबंधित किया गया है।☐

1. **छूट**

6.1 प्रशासन द्वारा छूट, इस अभिलेख के .....☐

पैरा के अधीन सूचीबद्ध उन मदों पर नियम 4 के उप-नियम (1) के साथ पहली अनुसूची के अध्याय की अपेक्षाओं के अनुसार अनुदत की गई है।

2. **समतुल्य (नियम 6)**

7.1 समतुल्य, इस अभिलेख के .....पैरा के अधीन सुचीबद्ध उन मदो पर नियमों की कतिपय अपेक्षाओं के लिए प्रशासन द्वारा अनुमोदित किए गए हैं।

3. **ध्रुवीय संहिता के भाग-2क-अध्याय 1 का अनुपालन**

8.1जलयान, ध्रुवीय संहिता.....के भाग 2क के अध्याय 1की पुर:स्थापना तथा धारा 1.2 के उपबंधों से संबंधित पर्यावरण में अतिरिक्त अपेक्षाओं के साथ अनुपालना में है।

यह प्रमाणित करने के लिए है कि यह अभिलेख हर तरह से सही है।
जारी किया गया है.

(अभिलेख जारी करने का स्थान).....

(जारी करने की तारीख).....

(अभिलेख जारी करने वाले सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

(जारी करने वाले प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उचित हो)

प्ररूप ख

भारतीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र (आईओपीपी प्रमाणपत्र) का पूरक

तेल टैंकरों के लिए संरचना और उपस्कर का अभिलेख

वाणिज्य पोत परिवहन(तेल से जहाजोंद्वा रा प्रदूषण की निवारण) नियम, 2026 के उपबंधों के संबंध में, समय-समय पर यथा संशोधित, (जिसे इसमे इसके पश्चात् "नियम" कहा गया है)।

टिप्पणियाँ:

1. यह प्ररूप आईओपीपी प्रमाणपत्र में वर्गीकृत पहले दो प्रकार के जलयानों के लिए उपयोग किया जाएगा, अर्थात "पोत परिवहन (जलयान से तेल द्वारा प्रदूषण का निवारण) नियम, 2026 के नियम 3 के उपनियम (2) के आने वाले कार्गो टैंक के साथ तेल टैंकर से भिन्न जलयान"। आईओपीपी प्रमाणपत्र में वर्गीकृत अनुसार तीसरे प्रकार के जलयानों के लिए, प्ररूप क का उपयोग किया जाएगा।

2. यह अभिलेख स्थायी रूप से आईओपीपी प्रमाणपत्र से संलग्नकिया जाएगा। आईओपीपी प्रमाणपत्र हर जलयान पर उपलब्ध रहेगा।

3. यदि मूल अभिलेख की भाषा अंग्रेजी नहीं है, तो पाठ में अंग्रेजी में अनुवाद शामिल किया जाएगा।

4. बॉक्स में प्रविष्टियाँ "हाँ" और "लागू" उत्तरों के लिए या तो क्रॉस (x)डालकर की जाएंगी या"नहीं" और "लागू नहीं" उत्तरों के लिए डैश (--)के रूप में उपयुक्त रूप के की जाएंगी।

5. जब तक अन्यथा उल्लेख न किया गया हो, इस अभिलेख में उल्लिखित नियम वाणिज्य पोत परिवहन(जलयान से तेल द्वारा प्रदूषण का निवारण) नियम, 2026 के नियमों को निर्दिष्ट करते हैं,पैरा वाणिज्य पोत परिवहन(जलयान से तेल द्वारा प्रदूषण का निवारण) नियम, 2026 की पहली अनुसूची के अधीन पैरों को निर्दिष्ट करते हैं और संकल्प अंतर्राष्ट्रीय समुद्रीय संगठन द्वारा अंगीकार उन संकल्पों को निर्दिष्ट करते हैं।

2. जलयान की विशिष्टिया

1.1 जलयान का नाम .

1.2 विशिष्ट संख्या या अक्षर .,-

1.3 रजिस्ट्री का पत्तन

1.4 सकल टन भार .-

जलयानकी वहन क्षमता .,- (एम3)

1.6 जलयान का कुल भार (टन) (नियम 2 के उपनियम के खंड (ढ))

1.7 जलयान की लंबाई - (एम) (नियम 2 केउपनियम के खंड (घ))

1.8 निर्माण की तारीख:

1.8.1 भवन संविदा की तारीख .,-

1.8.2 वह तारीख जिस पर कील बिछाया गया था या जलयान निर्माण के समान चरण में था।.।

1.8.3परिदान की तारीख .,-

1.9 प्रमुख संपरीवर्तन (यदि लागू हो):

1.9.1 संपरीवर्तन संविदा की तारीख .,-

1.9.2 वह तारीख जिस पर संपरीवर्तन शुरू किया गया था .,-

1.9.3 संपरीवर्तन पूरा होने की तारीख। .

1.10परिदान में अप्रत्याशित विलंब:

1.10.1जलयान को प्रशासन द्वारा "जलयान" के रूप में स्वीकार कर लिया गया है□

परिदान में अप्रत्याशित विलंब के कारण नियम 2 के उपनियम (1) के खंड (बब) के अधीन ''31 दिसंबर 1979 को या से पूर्व परिदत्त जलयान''।

1.10.2 जलयान को प्रशासन द्वारा स्वीकार कर लिया गया है☐

परिदान में अप्रत्याशित विलंब के कारण नियम 2 के उपनियम (1) के खंड (चच) के अधीन "1 जून 1982 को या से पूर्व परिदत्त तेल टैंकर"।

1.10.3 जलयान से परिदान में अप्रत्याशित विलंब के कारण पहली अनुसूची के पैरा 16 के उपबंधें का अनुपालन करने की अपेक्षा नहीं है☐

1.11 जलयान का प्रकार:

1.11.1 कच्चा तेल टैंकर☐

1.11.2 उत्पाद वाहक☐

1.11.3 उत्पाद वाहक पहली अनुसूची के पैरा 10 के उप-पैरा (2) में, निर्दिष्ट अनुसार ईंधन तेल या भारी डीजल तेलया चिकनाई तेल नहीं ले जा रहा है

1.11.4 कच्चा तेल/उत्पाद वाहक☐

1.11.5 संयोजन वाहक☐

1.11.6 जलयान, तेल टैंकर के अलावा,नियम 3 के उप-नियम (2)के अधीन कार्गो टैंक के साथ☐

1.11.7 नियम 3 के उप-नियम (4) में निर्दिष्ट उत्पादों के वहन के लिए समर्पित तेल टैंकर☐

2. मशीनरी स्पेस बिल्ज और तेल ईंधन टैंकों से तेल निस्सारण के नियंत्रण के लिए उपस्कर (पहली अनुसूची के पैरा **6** और **4)**

2.1 तेल ईंधन टैंकों में बैलास्ट पानी का वहन:

2.1.1 सामान्य परिस्थितियों में जलयान के अधीन तेल ईंधन टैंकों में बैलास्ट का पानी ले जा सकता है☐

2.2 फिट किए गए तेल छानने के उपस्कर का प्रकार:

2.2.1 तेल छानने (15 पीपीएम) उपस्कर (पैरा 4 का उप-पैरा (6))☐

2.2.2 अलार्म और स्वचालित स्टॉपिंग केसाथ तेल फ़िल्टरिंग (15 पीपीएम) उपस्कर☐

उपस्कर (पैरा 4 का उप-पैरा (7))

2.3 अनुमोदन मानक:[19]

2.3.1पृथक करने/फ़िल्टर करने वाले उपस्कर:

.1 को संकल्प ए.393(एक्स) के अनुसार अनुमोदित किया गया है☐

2 को संकल्प एमईपीसी.60(33) के अनुसार अनुमोदित किया गया है☐

3 को संकल्प एमईपीसी.107(49) के अनुसार अनुमोदित किया गया है☐

.4 को संकल्प ए.233(VII) के अनुसार अनुमोदित किया गया है ☐

---

[19]14 नवंबर 1977 को संगठन द्वारा संकल्प ए.393 (एक्स) द्वारा अपनाए गए तैलीय जल पृथक्करण उपस्कर और तेल सामग्री मीटर के अंतरराष्ट्रीयप्रदर्शन और परीक्षण विनिर्देशों पर सिफारिश को देखें, जिसने संकल्प ए.233 (वीआईआई) को प्रतिस्थापितकिया। संकल्प एमईपीसी.60(33) द्वारा अपनाया गया मशीनरी स्पेस बिलज के लिए प्रदूषण निवारणउपस्कर के लिए दिशानिर्देशों और विशिष्टताओं का आगे संदर्भ दिया गया है, जो 6 जुलाई 1993 को प्रभावी हुआ, जो संकल्पों को प्रतिस्थापित करता है। 393(एक्स) और ए.444(एक्स) और जहाजों के मशीनरी स्थानों के लिए प्रदूषण निवारण उपस्कर के लिए संशोधित दिशानिर्देशऔर विशिष्टताओं को संकल्प द्वारा अपनाया गया है। एमईपीसी.107(49) जो 1 जनवरी 2005 सेप्रभावी है, जो संकल्पों को प्रतिस्थापित करता है। एमईपीसी.60(33), ए.393(एक्स) औरए.444(एक्स)।]

.5 को राष्ट्रीय मानकों के अनुसार अनुमोदित किया गया है जो संकल्प ए.393(एक्स) या ए.233(VII) पर आधारित नहींहै;

.6 को मंजूरी नहीं दी गई है।☐

2.3.2 संकल्प ए.444(XI) के अनुसार प्रक्रिया इकाई को मंजूरी दे दी गई है।☐

2.3.3 तेल सामग्री मीटर:

1 को संकल्प ए.393(एक्स) के अनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

2 को संकल्प एमईपीसी.60(33) केअनुसार अनुमोदित किया गया है;☐

3 को संकल्प एमईपीसी.107(49) के अनुसार अनुमोदित किया गया है।☐

2.4 सिस्टम की अधिकतम थ्रूपुट है .....मी³/एच

2.5 पहली अनुसूची के पैरा 4 का अधित्यजन:

2.5.1 पैरा 4 के उप-पैरा (1) या (2) की अपेक्षाओं का पैरा4 के उप-पैरा (5) के अनुसार जलयान के संबंध में अधित्यजन कर दिया गया है।

जलयान विशेष क्षेत्रों के भीतर यात्राओं पर अनन्य रूपसे लगा हुआ है☐

क्षेत्र(क्षेत्रों): …….

2.5.2 जलयान में सभी तेलीय बिल्ज पानी पर कुल प्रतिसारण के लिए धारण टैंक (टैंक) लगे हुए हैं, जो इस प्रकार है:

टैंक की पहचान	**टैंक अवस्थिति**		**परिमाण (मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	
कुल परिमाण(मी³)			

2.5.3 धारण टैंक (टैंकों) के बदले में जलयान पर बिलज पानी को स्लोप टैंक में स्थानांतरित करने की व्यवस्था उपबंधित की गई है☐

2क.तेल ईंधन टैंक सुरक्षा (पहली अनुसूची का पैरा **2)**

2क.1 जलयान का निर्माण पैरा 2के अनुसार किया जाना अपेक्षित है और निम्नलिखित की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है:

उप-पैरा (6) और या तो (7) या (8) (डबल हल संरचना)☐

उप-पैरा (11) (आकस्मिक तेल ईंधन बहिर्वाह प्रदर्शन)☐

2क.2 जलयान से पैरा 2 की अपेक्षाओं का पालन करने की अपेक्षा नहीं है☐

3. तेल अवशेषों या तलछट (पहली अनुसूची का पैरा **1)** और तेल युक्तबिल्ज पानी धारण टैंक (टैंक) के प्रतिधारण और निपटान के साधन[20]

3.1जलयान में तेल अवशेषों या तलछटके टैंकों को फलक पर तेल अवशेषों या तलछट के झतिधारण के लिए निम्नलिखित रूप से उपबंधि किया जाता है:

टैंक की पहचान	**टैंक अवस्थिति**		**परिमाण(मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	

[20]तेलयुक्त बिलग पानी रखने वाले टैंक की आवश्यकतानहीं है; यदि ऐसे टैंक प्रदान किए जाते हैं तो उन्हें तालिका 3.3 में सूचीबद्ध कियाजाएगा]

कुल परिमाण: (मी³)		

3.2 तेल अवशेष या तलछट टैंकों में प्रतिधारित तेल अवशेषों या तलछट के निपटान के साधन:

3.2.1 तेल अवशेषों या तलछट केलिए भस्मक☐

3.2.2 तेल के अवशेष या तलछट जलानेके लिए उपयुक्त सहायक बॉयलर☐

3.2.3 अन्य स्वीकार्य साधन, कथन करें.....☐

3.3जलयान को निम्नलिखित रूप से तेलयुक्तबिल्ज पानी को बोर्ड पर रखने के लिए धारण टैंक (टैंक) उपबंध किया गया है:

टैंक की पहचान	**टैंक अवस्थिति**		**परिमाण(मी³)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	
कुल परिमाण: (मी³)			

4. मानक डिस्चार्ज कनेक्शन (पहली अनुसूची का पैरा **3)**

4.1जलयान को अवशेषों के निस्सारण के लिए पाइपलाइन उपबंध की गई है☐

मशीनरी बिल्ज और तलछट से रिसेप्शन सुविधाओं के लिए पैरा 3 के अनुसार मानक निस्सारण कनेक्शन

5.निर्माण (पहली अनुसूची के पैरा 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18 और 23)

5.1 पैरा 8 की अपेक्षाओं के अनुसार, जलयान पैरा 8के उप-पैरा (9) के अनुपालन में एक अलग बैलास्ट टैंकर के रूप में अर्हित है

5.2 पैरा 8 के अनुपालन में अलग-अलग बैलास्ट टैंक (एसबीटी) को निम्नानुसार परिदत्त किया जाता है:

टैंक की पहचान	**टैंक अवस्थिति**		**परिमाण (एम3)**
	फ्रेम (से) - (तक)	**पार्श्व स्थिति**	
कुल परिमाण: . एम3			

5.3 कच्चा तेल धुलाई (सीओडब्ल्यू):.

5.3.1 जलयान पैरा 23 के अनुपालन में काउ सिस्टम से सुसज्जित है☐

5.3.2 जलयान पैरा 23 के अनुपालन में काउ सिस्टम से सुसज्जित है, सिवाय इसके कि प्रणाली की प्रभावशीलता पैरा 23 के उप-पैरा (1)पुष्टि नहीं की गई है और पैरा 4.2.10 के अनुसार पुनरीक्षित सी.ओ.डब्ल्यू. विनिर्देश का (संकल्प क.446(XI) समय-समय पर संकल्पों क.497(XII) और क.897(21) द्वारा यथासंशोधित)

5.3.3जलयान को विधिमान्य कच्चे तेल के सफाई प्रचालन की आपूर्ति की गई है उपस्कर मैनुअल, जो दिनांकित है

5.3.4 जलयान अपेक्षित नहीं है किंतु पुनर्रक्षित सी.ओ.डब्ल्यू. विनिर्देशों के सुरक्षा पहलू अनुपालन में से सुसज्जित है(संकल्प क.446(एक्सआई)समय-समय पर संकल्प क.497(XII) औरक.897(21) द्वारा संशोधित किया गया)

5.4कार्गो टैंकों के आकार और व्यवस्था की सीमा (पहली अनुसूची का पैरा 16):

5.4.1 जलयान के निर्माण पैरा 16 के उप-अनुच्छेद (4) की अपेक्षाओं के अनुसार किया जाना अपेक्षित है, और अनुपालन करना अपेक्षित है☐

5.4.2 जलयान का निर्माण पैरा 16 की अपेक्षाओं के अनुसार किया अपेक्षित है, और इसका अनुपालन करना अपेक्षित है☐ (नियम 3 के उपनियम (2) देखें)

5.5 उपखंड और स्थिरता (पहली अनुसूची का पैरा 18):

5.5.1 जलयान का निर्माण पैरा 18 की अपेक्षाओं के अनुसार किया जाना अपेक्षित है, और उसी के अनुसार अनुपालन करना अपेक्षित है☐

5.5.2पैरा18 के उप-पैरा (5) के अधीन अपेक्षित जानकारी और डाटाकी अनुमोदित प्ररूप में जलयान को आपूर्ति की गई है।

5.5.3 जलयान का निर्माण पैरा 17 की अपेक्षाओं के अनुसार किया जाना अपेक्षित है, और उसी के अनुसार अनुपालन करना अपेक्षित है

5.5.4 संयोजन के लिए पैरा 17 के अधीन अपेक्षित जानकारी और डाटावाहकोंको प्रशासन द्वारा अनुमोदित लिखित प्रक्रिया में जलयान को आपूर्ति की गई है

5.5.5जलयान को पैरा 18 के उप-पैरा (6) के अनुसार एक अनुमोदित स्थिरता उपस्कर उपबंधित किया गया है☐

5.5.6नियम 4 के उप-नियम (6) के अनुसार जलयान के संबंध में पैरा 18 के उप-पैरा (6) की अपेक्षाओं को अधित्यजित कर दिया गयाहै, निम्नलिखित में से एक या अधिक साधनों से स्थिरता सत्यापितकी जाती है:

.1 पैरा 18 के उप-पैरा (5) के अनुसार मास्टर को उपबंधित केवल स्थिरता जानकारी में परिभाषित अनुमोदित शर्तों पर वहन☐

.2 सत्यापन प्रशासन द्वारा अनुमोदित साधनों द्वारा दूर से किया जाता है☐

.3 पैरा18 के उप-पैरा (5) के अनुसार मास्टर को उपबंधित स्थिरता जानकारी में परिभाषित वहन शर्तों की अनुमोदित सीमा के भीतर वहन☐

.4 पैरा 18के उप-पैरा (5) के अनुसार मास्टर को उपबंधित जानकारी सभी को कवर करने वाले अनुमोदित सीमित केजी/जीएम वक्रों के अनुसार वहन लागू बरकरार और क्षति स्थिरता अपेक्षाएं स्थिरता में परिभाषित की गई हैं

5.6 डबल-हल निर्माण:

5.6.1 जलयान का निर्माण पहली अनुसूची के पैरा 9 के अनुसार किया जाना अपेक्षित है और इसकी निम्नानुसार अपेक्षाओं का अनुपालन करना अपेक्षित है:

.1 उप-पैरा (3) (डबल-हल निर्माण)☐

.2 उप-पैरा (4) (डबल साइड कंस्ट्रक्शन वाले मिड-हाइट डेक टैंकर)□

.3 उप-पैरा (5) (समुद्री पर्यावरण द्वारा अनुमोदित अनुकल्पी विधि)

सुरक्षा समिति)

5.6.2जलयान का निर्माण पैरा 9 के उप-पैरा (6) की अपेक्षाओं के अनुसार किया जाना अपेक्षित है, और उसी तरह

अनुपालन करना अपेक्षित है।□

5.6.3 जलयान पैरा 9 की अपेक्षाओं का पालन करने का अपेक्षित नहीं है□

5.6.4जलयान अनुच्छेद 10 और के अधीन है और:

.1 पैरा 9 के उपपैरा (2) से (5), (7) और (8)तथा उपपैरा (9) के संबंध में पैरा 18की अनुसार अपेक्षित है, उसके बाद

नहीं

.2 पैरा10 के उप-पैरा (5) के अनुसार प्रचालन जारी रखने की अनुमति है, जब तक

.3पैरा 10केउप-पैरा (7) के अनुसार प्रचालन जारी रखने की अनुमति है, जब तक□

1.6.5 जलयान पहलीअनुसूची के पैरा 10 के अधीन नहीं है

.1 जलयान 5,000 टन कुल भार से कम है□

.2 जलयान पैरा 10 के उप-पैरा (1) के खंड (ख) का अनुपालन करता है□

.3 जलयान अनुच्छेद 10 के उप-पैरा (1) के खंड (ग) का अनुपालन करता है□

1.6.6 जलयान पैरा 11 और के अधीन है:

.1 को पैरा 11 के उप-पैरा (4) का पालन करने के लिए . से अधिक नहीं किया जाना चाहिए।□

.2 को पैरा 11 के उप-पैरा (5) के अनुसार प्रचालन जारी रखने की अनुमति है, जब तक□

से

.3 को पैरा 11 के उप-पैरा (6) के खंड (क) के अनुसार प्रचालन जारी रखने की अनुमति है, जब तक□

.4 को पैरा 11 के उप-पैरा (6) के खंड (ख) के अनुसार प्रचालन जारी रखने की अनुमति है, जब तक□

.5 को पैरा 11 के उप-पैरा (7) के खंड (ख) के साथ अनुसरण में पैरा 11 के उपबंधों से छूट दी गई है□

5.6.7जलयानपैरा11 के अधीन नहीं है:

.1 जलयान600 टन कुल भार से कम है

.2 जलयान पैरा 9 (कुल भार टन 5,000 से अधिक) का अनुपालन करता है□□

.3 जलयानपैरा11 के उप-पैरा (1) के खंड (ख) का अनुपालन करताहै□

.4 जलयान पैरा11 के उप-पैरा (4) के खंड (ख) का अनुपालन करता है☐

(600 कुल भार टन 5,000 से कम)

.5 जलयान पैरा11 के उप-पैरा (2) में यथा परिभाषित "भारी ग्रेड तेल" नहीं ले जाता है☐

5.6.8 जलयान पैरा12 के अधीन है:

.1 उप-पैरा (2) की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है☐

.2 उप-पैरा (3) की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है ☐

.3 उप-पैरा (5) की अपेक्षाओं का अनुपालन करता है ☐

5.6.9 जलयान पैरा 12 के अधीन नहीं है☐

5.7 आकस्मिक तेल वहिर्वाह(आउटफ्लो) प्रदर्शन:

5.7.1 जलयान पैरा 13 की अपेक्षाओंका अनुपालन करता है ☐

6.जलयान पर तेल का प्रतिधारण(पैरा 19, 21 और 2):

6.1 तेल निस्सारण मॉनीटरी और नियंत्रण प्रणाली:

6.1.1 जलयान प्रवर्ग के अंतर्गत आता है ..... तेल टैंकर जैसा कि परिभाषित किया गया है संकल्प ए.496(एक्स) या ए.586 (14)[21]

6.1.2 संकल्प एमईपीसी.108 (49)[22]के अनुसरण में तेल निस्सारण मॉनीटरी और नियंत्रण प्रणाली को मंजूरी दे दी गई है ☐

6.1.3 सिस्टम में शामिल हैं:

.1 नियंत्रण इकाई☐

.2 संगष्ठक इकाई☐

.3 संगणना इकाई ☐

6.1.4 प्रणाली:

.1 एक शुरुआती इंटरलॉक के साथ सुसज्जित की गई है☐

.2 स्वचालित स्टॉपिंग डिवाइस के साथ सुसज्जित की गई है☐

---

[21]तेल टैंकर जिनके कील 2 अक्टूबर 1986 को या उसके बाद बिछाए गए हैं, या जो संरचना के समान चरण में हैं, उन्हें संकल्प ए.586(14) के अधीन अनुमोदित प्रणाली से फिट किया जाना चाहिए

[22]तेल टैंकर जिनके कील 1 जनवरी 2005 को या उसके बाद बिछाए गए हैं, या जो संरचना के समान चरण में हैं, उन्हें संकल्प एमईपीसी.108(49) के अधीन अनुमोदित प्रणाली से फिट किया जाना चाहिए; आईएमओ बिक्री प्रकाशन देखें।]

6.1.5 तेल सामग्री मीटर को संकल्प के निबंधनों के अधीन अनुमोदित किया गया है

ए.393(एक्स)या ए.586(14) या एमईपीसी.1[23]

.1 कच्चा तेल ☐

.2 काले उत्पाद ☐

.3 सफेद उत्पाद ☐

6.1.6 जलयान को तेल निस्सारण निगरानी और नियंत्रण प्रणाली के लिए एक प्रचालन निदेशिका की आपूर्ति की गई है☐

6.2 स्लोप टैंक:

जलयान को ..... से उपबंधित किया गया है। की कुल क्षमता के साथ समर्पित स्लोप टैंक (टैंक)। एम3, जो कि . है. तेल वहन क्षमता का %, के अनुसार:

.1.के उपपैरा (2) के खंड (ग) के पैरा19 ☐

.2. पैरा 19 के उपपैरा (2) के खंड (ग) के उप-खंड (i)☐

.3 पैरा 19 के उपपैरा (2) के खंड (ग) के उप-खंड (ii)☐

.4. पैरा 19के उपपैरा (2) के खंड (ग) के उप-खंड (iii)

6.2.2 स्धोरा टैंकों को स्लोप टैंक के रूप में निर्दिष्ट किया गया है☐

6.3 तेल/पानी इंटरफेस डिटेक्टर:

6.3.1जलयान को संकल्प MEPC.5 (XIII) के निबंधनों के अधीन अनुमोदित तेल/जल इंटरफेस डिटेक्टर उपबंधित किए गए हैं

6.4 पैरा 19, 21 और 22 से छूट:

6.4.1 जलयान को नियम 3 के उप-नियम (4) के अनुसार पैरा 19, 21 और 22 की अपेक्षाओं से छूट दी गई है

6.4.2जलयान को नियम 3 के उप-नियम (2) के अनुसार पैरा 19, 21 और 22 की अपेक्षाओं से छूट दी गई है

6.5पैरा21 और 22 का अधित्यजन:

---

[232] अक्टूबर 1986 से पहले निर्मित टैंकरों पर स्थापित तेल सामग्री मीटर के लिए, तेल-पानी अलग करने वाले उपस्कर और तेल सामग्री मीटर के लिए अंतरराष्ट्रीय प्रदर्शन और परीक्षण विनिर्देशों पर संगठन द्वारा संकल्प ए.393(एक्स) द्वारा अपनाए गए सिफारिश को देखें। [2] अक्टूबर 1986 को या उसके बाद निर्मित टैंकरों पर स्थापित डिस्चार्ज निगरानी और नियंत्रण प्रणालियों के भाग के रूप में तेल सामग्री मीटर के लिए, तेल टैंकरों के लिए डिस्चार्ज निगरानी और नियंत्रण प्रणालियों के लिए दिशानिर्देश और विनिर्देशों को देखें। संगठन द्वारा संकल्प ए.586(14) द्वारा अपनाया गया। [1] जनवरी 2005 को या उसके बाद निर्मित टैंकरों पर स्थापित डिस्चार्ज निगरानी और नियंत्रण प्रणालियों के हिस्से के रूप में तेल सामग्री मीटर के लिए, तेल टैंकरों के लिए तेल डिस्चार्ज निगरानी और नियंत्रण प्रणालियों के लिए संशोधित दिशानिर्देशों और विशिष्टताओं को देखें। एमईपीसी.108(49) द्वारा अपनाया गया संकल्प

6.5.1 नियम 4 के उप-नियम (5) के अनुसार जलयान के संबंध में पैरा 21 और पैरा 22 की अपेक्षाओं को अधित्याग कर दिया गया है। जलयान अनन्य रूप से पर लगा हुआ है:

.1 नियम 3 के उप-नियम (5) के अधीन विनिर्दिष्ट व्यापार.☐

.2 विनिर्दिष्ट क्षेत्र (क्षेत्रों) के भीतर यात्राएँ:.☐

.3 विनिर्दिष्ट क्षेत्र (क्षेत्रों) के बाहर निकटतम भूमि के 50 समुद्री मील के भीतर यात्राएं

अवधि में72 घंटे या उससे कम तक निबंधित: .,-.☐

7. पंपिंग, पाइपिंग और निस्सारण व्यवस्था (पैरा 20)

7.1 अलग किए गए बैलास्ट के लिए फलक पर निस्सारण निकासी अवस्थित हैं:

7.1.1. जलरेखा के ऊपर ☐

7.1.2 जलरेखा के नीचे ☐

7.2, साफ बैलास्ट के लिए निस्सारण मैनिफोल्ड से भिन्न फलक पर निस्सारण निकासी अवस्थित हैं[24]

7.2.1 जलरेखा से ऊपर ☐

7.2.2 जलरेखा के नीचे ☐

7.3 गंदे बैलास्ट पानी या स्धोरा टैंक क्षेत्रों से तेल-दूषित पानीके लिए निस्सारण मैनिफोल्ड से भिन्न फलक पर निस्सारण निकासी अवस्थित हैं[25]

7.3.1 जलरेखा से ऊपर ☐

7.3.2पैरा 20 के उप-पैरा (6) के खंड (ड.) के अनुपालन मेंपानी के स्तर के नीचे भाग प्रवाह व्यवस्था के साथ संयोजन में☐

7.3.3 जलरेखा के नीचे ☐

7.4 स्धोरा पंपों और तेल लाइनों से तेल का निस्सारण (पैरा 20 केउप-पैरा (4) और (5)):

7.4.1 का अर्थ है स्धोरा निस्सारण पूरा होने पर सभी स्धोरा पंपों और तेल लाइनों को खाली करना:

.1 स्धोरा टैंक या स्लोप टैंक में खाली किए जाने में सक्षम ☐

2. किनारे पर निस्सारण के लिए एक विशेष छोटे व्यास की लाइन उपबंधित की जाती है☐

---

[24]केवल उन आउटलेट को इंगित किया जाना है जिन्हें मॉनिटर किया जा सकता है।]

[25]केवल उन आउटलेट को इंगित किया जाना है जिनकी निगरानी की जाती है।]

8. पोत बोर्ड तेल/समुद्री प्रदूषण आपात कालीन योजना(पैरा 27)

8.1 जलयान को पैरा 27 का अनुपालन एक पोत बोर्ड तेल प्रदूषण आपातकालीन योजना उपबंधित की गई है।☐

8.2जलयान को पैरा 27 के उप-पैरा (3) का अनुपालन मेंएक पोत-बोर्ड समुद्री प्रदूषण आपातकालीन योजना उपबंधित की गई है☐

8क. समुद्र पर जलयान-से-जलयान तेल अंतरण प्रचालन (पैरा 31)

8क.1अनुच्छेद 31 का अनुपालन तेल टैंकर को एक एसटीएस प्रचालन योजना उपबंधित की गई है☐

9. समतुल्य:

9.1 इस अभिलेख ..... के पैरा के अधीन सूचीबद्ध उन मदों के नियम 4 के उप-नियम (1) के अनुसरण में पहली अनुसूची के अध्याय 1की अपेक्षाओं से प्रशासन द्वारा की अनुदत छूट ☐

10. समतुल्य (नियम6)

10.1 इस अभिलेख .....के पैराके अधीन सूचीबद्ध उन मदों पर नियमों का कतपिय अपेक्षाओं के लिए प्रशासन द्वारा समतुल्यों को अनुमोदित किया गया है☐

11. भाग **2-**क का अनुपालन- पोलर कोड के अध्याय**1:**

11.1 जलयान ध्रुवीय कोड की प्रस्तावना और भाग -क के अध्याय 1 की धारा 1.2 के पर्यावरण संबंधित उपबंधों में अतिरिक्त अपेक्षाओं का अनुपालन करता है☐

यह प्रमाणित करने के लिए है कि यह अभिलेख हर तरह से सही है।

जारी किया गया.....

*(*अभिलेख जारी करनेका स्थान)

*(*जारी करने की तारीख)(दिन/मास/वर्ष):.....

(अभिलेख जारी करने वाले सम्यक रूप से प्राधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

*(*जारी करने वाले प्राधिकारी की मुहर या स्टाम्प, जैसा उचित हो)

चौथी अनुसूची

[*पहली* अनुसूची देखिए (पैरा 7 और 22)

तेल अभिलेख पुस्तिका का प्ररूप

भाग - मशीनरी स्थान प्रचालन मिट्टी अभिलेख पुस्तिका (सभीपोत)

पोतका नाम: .-

विशिष्ट संख्या या अक्षर: .,-

सकलटन भार: .,-

अवधि से: ..... तक: .....।

टिप्पण: तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 1, 150 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक तेल टैंकर और 400 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक पोत को, तेल टैंकरों से भिन्न, सुसंगत मशीनरी स्थान प्रचालन के अभिलेख के लिए प्रदान किया जाएगा। तेल टैंकरों के लिए, सुसंगत कार्गो/बैलास्ट प्रचालन को अभिलेख करने के लिए तेल अभिलेख पुस्तिका भाग (2)भी प्रदान किया जाएगा।

प्रस्तावना

इस खंड के निम्नलिखित पृष्ठों में मशीनरी स्थान प्रचालन की वस्तुओं की एक व्यापक सूची दिखाई गई है, जिन्हें उचित होने पर, पोत से प्रदूषण की निवारण के लिए अंतर्राष्ट्रीय अभिसमय, 1973 के उपाबंध के विनियम 17 के अनुसार तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में दर्ज किया जाना है। 1978 के प्रोटोकॉल से संबंधित (मारपोल 73/78)। वस्तुओं को प्रचालन अनुभागों में समूहीकृत किया गया है, जिनमें से प्रत्येक को एक अक्षर कोड द्वारा दर्शाया गया है।

तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में प्रविष्टियाँ करते समय, तारीख, प्रचालन कोड और मद संख्या उचित स्तंभ में डाली जाएगी और आवश्यक विवरण खाली स्थानों में कालानुक्रमिक रूप से दर्ज किए जाएंगे।

प्रत्येक पूरा किया गया प्रचालन प्रभारी अधिकारी या अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षरित और दिनांकित किया जाएगा। पोत का मास्टर प्रत्येक पूर्ण पृष्ठ पर हस्ताक्षर करेगा।

तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में तेल की मात्रा के कई संदर्भ हैं। टैंक माप उपकरणों की सीमित सटीकता, तापमान भिन्नता और क्लिंकेज इन रीडिंग की सटीकता को प्रभावित करेंगे। तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में प्रविष्टियों को तदनुसार माना जाना चाहिए।

तेल के आकस्मिक या अन्य असाधारण निस्सारण की स्थिति में, निस्सारण की परिस्थितियों और कारणों के बारे में तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में बयान दिया जाएगा।

तेल फ़िल्टरिंग उपस्कर की किसी भी विफलता को तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में टिप्पण किया जाना चाहिए।

आईओपीपी प्रमाणपत्र रखने वाले पोत के लिए तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में प्रविष्टियाँ अंग्रेजी, फ्रेंच या स्पेनिश में होंगी। जहां राष्ट्र की आधिकारिक भाषा में प्रविष्टियां जहां जहाज का झंडा फहराने का हक है, का भी उपयोग किया जाता है, यह विवाद या विसंगति के मामले में प्रबल होगा।

तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में सभी उचित समय पर निरीक्षण के लिए आसानी से उपलब्ध स्थान पर रखा जाएगा और, टो के अधीन मानव रहित पोत के मामले के सिवाय,पोत पर रखा जाएगा। इसे अंतिम प्रविष्टि किए जाने के बाद तीन वर्ष की अवधि के लिए संरक्षित रखा जाएगा।

अभिसमय के किसी पक्ष की सरकार का सक्षम प्राधिकारी किसी पोत पर तेल अभिलेख पुस्तिका भाग की जांचकर सकता है जिस पर यह उपाबंध लागू होता है, जब पोत अपने पत्तन या अपतटीय टर्मिनलों में होता है और उस पुस्तक में किसी प्रविष्टि की एक प्रति बना सकता है और पोत के मास्टरसे यह प्रमाणित करने की मांग कर सकता है कि प्रतिलिपि ऐसी प्रविष्टि की सच्ची प्रति है।

इस प्रकार बनाई गई कोई भी प्रति जिसे पोत के मास्टर द्वारा तेल अभिलेख पुस्तिका भाग में प्रविष्टि की सच्ची प्रति के रूप में प्रमाणित किया गया है, प्रविष्टि में बताए गए तथ्यों के साक्ष्य के रूप में किसी भी न्यायिक कार्यवाही में स्वीकार्य बनाया जाएगा।

तेल अभिलेख पुस्तिका भाग- के निरीक्षण और इस पैरा के अधीन सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रमाणित प्रति की लेने का कार्य यथासंभव शीघ्रता से किया जाएगा जिससे जहाज में अनावश्यक देरी न हो।

अभिलेख की जाने वाली मदों कीसूची

(अ) तेल ईंधन टैंकों की बैलास्टया सफाई

1. टैंक (टैंकों) की पहचान भारित।

2. क्या वे अंतिम बार तेल युक्त होने के पश्चात् से साफ किए गए हैं और यदि नहीं, तो पहले ले जाए गए तेल का प्रकार।

3. सफाई प्रक्रिया:

.1 सफाई की शुरुआत और समापन के समय पोत की स्थिति और समय;

.2 टैंकों की पहचान करें जिनमेंएक या दूसरी विधि का उपयोग किया गया है (स्टीमिंग के माध्यम से धुलाई, रसायनों से सफाई; उपयोग किए गए रसायनों का प्रकार और मात्रा, मी3 में);

.3 टैंक (टैंक) की पहचान जिसमेंसफाई का पानी स्थानांतरित किया गया था और मात्रा में

4.बैलास्ट:

.1 बॉलस्टिंग की शुरुआत और अंतमें पोत की स्थिति और समय;

.2 यदि टैंकों को साफ नहीं कियाजाता है तो बैलास्ट की मात्रा, 3 में।

(आ) धारा (क) के अधीनसंदर्भित तेल ईंधन टैंकों से गंदे बैलास्ट या सफाई पानी का निस्सारण

5. टैंक की पहचान।

6. निस्सारण की शुरुआत में पोत की स्थिति।

7. निस्सारण पूरा होने पर पोत की स्थिति।

8 निस्सारण के दौरान पोत की गति (गति)।

9.निर्मुक्ति करने की विधि:

.1 से 15 पीपीएम उपस्कर;

.2 से रिसेप्शन सुविधाओं तक।

10. निस्सारण मात्रा, में।

(इ) तेल अवशेषों या तलछट का संग्रह**,** अंतरण और निपटान

11. तेल अवशेष या तलछट का संग्रह:

पोत पर रखी गई तेल अवशेषों या की मात्रा साप्ताहिक रूप से दर्जकी जानी चाहिए (इसका मतलब है कि यदि यात्रा एक सप्ताह से अधिक समय तक चलती है तो भी मात्रा को सप्ताह में एक बार दर्ज किया जाना चाहिए):

.1 टैंक (टैंकों) की पहचान

.2टैंक की क्षमता .....मी^{3}

.3 प्रतिधारण की कुल मात्रा .....मी^{3}

.4 मैनुअल प्रचालन द्वारा एकत्र किए गए अवशेष की मात्रा ..... मी^{3}

(प्रचालक द्वारा शुरू किए गए मैनुअल संग्रह जहां तेल अवशेष या तलछट को तेल अवशेष या तलछट रखने वाले टैंक में स्थानांतरित किया जाता है)

12. तेल अवशेषों या तलछट के अंतरण या निपटान के तरीके:

तेल अवशेषों की अंतरित या निपटान की गई राष्ट्र मात्रा, टैंकखाली कर दिया गया और सामग्री की मात्रा 3 में रखी गई:

.1 रिसेप्शनसुविधाओं (पत्तन की पहचान)

.2 अन्य (अन्य) टैंक (टैंक और टैंक की कुल सामग्रीका संकेत दें);

.3 भस्मीभूत (संचालन का कुल समयबताएं);

.4 अन्य पद्धति (कथन करें, कौन)।

(ई) बिल्ज पानी कापानी बाहर निकालने**,** अंतरण या निपटान अन्यथा गैर-स्वचालित रूप से शुरू करना जो मशीनरीस्थानों में जमा हो गया है

13. मात्रा निस्सारण, अंतरित या निपटान, में।

14. निस्सारण, ट्रांसफर या निपटान का समय (शुरू और बंद)।

15. निस्सारण, अंतरण या निपटान की पद्धति:

.1 से 15 पीपीएम उपस्कर (शुरुआत औरअंत में स्थिति का कथन करें);

.2 रिसेप्सन सुविधाओं के लिए (पत्तन की पहचान करें);

.3 स्लोप टैंक या होल्डिंग टैंकया अन्य टैंक (टैंकों) को इंगित करें; टैंक (टैंकों)में रखी मात्रा, मी^{3}में)।

(उ) बिल्ज पानी का पानी के ऊपर से निस्सारण, अंतरण या निपटान का स्वचालित रूप से शुरू होना जो मशीनरी स्थानों में जमा हो गया है

16. पोत का समय और स्थिति जिस पर प्रणाली को 15 पीपीएम उपस्कर के माध्यम से फलक पर निस्सारण के लिए प्रचालन के स्वचालित मोड में रखा गया है।

17. वह समय जब बिलज के पानी को होल्डिंग टैंक (टैंक की पहचान) में अंतरित करने के लिए प्रणाली को प्रचालन के स्वचालित मोड में रखा गया है।

18. वह समय जब सिस्टम को मैनुअल प्रचालन में रखा गया है।

(च) तेल छानने वाले उपस्कर की स्थिति

19. सिस्टम विफलता का समय।

20. वह समय जब सिस्टम परिचालित किया गया है।

21. विफलता के कारण।

(छ) तेल का आकस्मिकया अन्य असाधारण निस्सारण

22. घटना का समय।

23. घटना के समय पोत का स्थान या स्थिति।

24. तेल की अनुमानित मात्रा और प्रकार।

25.उन्मोचन या पलायन की परिस्थितियाँ, उसके कारण और सामान्य टिप्पणियाँ।

(ज) ईंधन या थोक स्नेहकतेल की बंकरिंग

26. बंकरिंग:

.1 बंकरिंग का स्थान।

.2 बंकरिंग का समय।

.3 ईंधन तेल का प्रकार और मात्रा और टैंक (टैंक) की पहचान, टन में और टैंक की कुल सामग्री में जोड़ी गई मात्रा वर्णित करें)।

.4 स्नेहन तेल का प्रकार और मात्राऔर टैंक (टैंक) की पहचान (टोकन में राष्ट्र की मात्रा और टैंक (टैंक) की कुल सामग्री)।

(झ) अतिरिक्त परिचालन प्रक्रियाएं और साधारण टिप्पणी

पोत कानाम .,-

विशिष्ट संख्या या अक्षर .,-

मशीनरी स्पेस परिचालन

तारीख	कोड (अक्षर)	मद (संख्या)	परिसंचालन के अभिलेख/प्रभारी अधिकारी के हस्ताक्षर
मास्टर के हस्ताक्षर .,-			

भाग 2 - स्धोरा/स्थैर्यभार परिचालन तेल अभिलेख पुस्तिका(तेल टैंकर)

पोत का नाम: .,-

विशिष्ट संख्या या अक्षर: .,-

सकल टन भार: .-

अवधि .....से:.....तक.

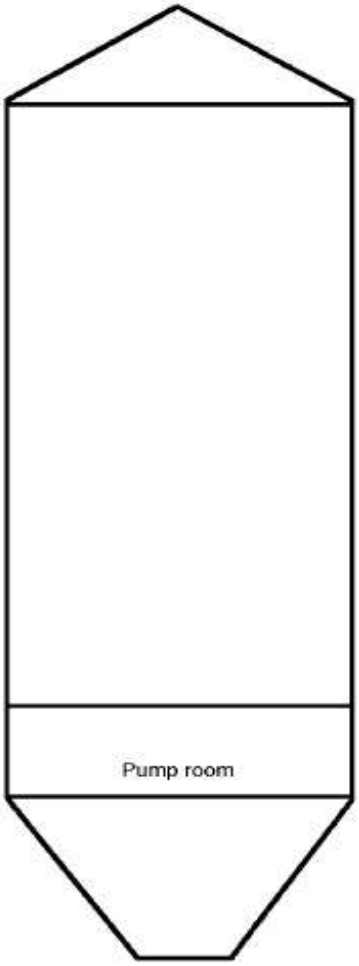
टिप्पण: *150 सकल टन भार और उससे अधिक के प्रत्येक तेल टैंकर को सुसंगत स्धोरा/पोतधार या* स्थैर्यभारो के *परिचालन का अभिलेख करने के लिए तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 2प्रदान की जाएगी। ऐसे टैंकर को सुसंगत मशीनरी स्थान परिचालन का अभिलेख करने के लिए तेल अभिलेख पुस्तिका भाग-1 भी प्रदान की जाएगी।*

पोत का नाम:

विशिष्ट संख्या या अक्षर .,-

स्धोरा और स्लोप टैंक का प्लान देखें

(जलयात्रा पर पूरा किए जाने के लिए)



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

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

प्रस्तावना

इस खंड के निम्नलिखित पृष्ठ स्धोरो और स्थैर्यभारो के परिसंचालन की वस्तुओं की एक व्यापक सूची दर्शाते हैं, जिन्हें उचितहोने पर, पोत से अंतर्राष्ट्रीय प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 के उपाबंध-1के विनियम 36 के अनुसार तेल

अभिलेख पुस्तिका भाग 2 में दर्ज किया जाना है। 1978 के प्रोटोकॉल से संबंधित (मारपोल 73/78)। इन वस्तुओं को परिचालन अनुभाग में समूहीकृत किया गया है, जिनमें से प्रत्येक को एक कोड अक्षर द्वारा दर्शाया गया है।

तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 2में प्रविष्टियाँ करते समय, तारीख, परिचालन कोड और मद संख्या उचित स्तंभ में डाली जाएगी और अपेक्षित विशिष्टियां खाली स्थानों में कालानुक्रमिक रूप से अभिलेखित की जाएगी।

पूरा किया गया प्रत्येक परिचालन प्रभारी अधिकारी या अधिकारियों द्वारा तारीख के साथ हस्ताक्षरित किया जाएगा।

प्रत्येकपूर्ण पृष्ठ पोत के मास्टर द्वारा प्रतिहस्ताक्षर किया जाएगा।

अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 के उपाबंध1के विनियम 2.5 के अनुसार विशिष्ट व्यापार में लगे तेल टैंकरों के संबंध में, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 2 में उपयुक्त प्रविष्टि को सक्षम पत्तन राज्य प्राधिकरण द्वारा पृष्ठांकित किया जाएगा।

तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 2 मेंतेल की मात्रा के कई संदर्भ हैं। टैंक माप उपकरणों की सीमित सटीकता, तापमान भिन्नता और क्लिंकेज इन रीडिंग की सटीकता को प्रभावित करेंगे। तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 2 में प्रविष्टियों पर तदनुसार विचार किया जाएगा।

तेल के आकस्मिक या अन्य असाधारण निस्सारण की स्थिति में, निस्सारण की परिस्थितियों और कारणों का एक बयान तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 2 में किया जाएगा।

तेल निस्सारण मॉनीटरिंग और नियंत्रण प्रणाली की किसी भी विफलता को तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 2 में नोट किया जाएगा।

आईओपीपी प्रमाणपत्र रखनेवाली पोत के लिए तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 2 में प्रविष्टियाँ अंग्रेजी, फ्रेंच या स्पेनिश में होंगी। पोत को जिस राष्ट्र का झंडा फहराने के अधिकार प्राप्त होगा, उस राज्य की अधिकारिक भाषा, प्रविष्टियां में उपयोग होगी और किसी विवाद या विसंगति की दशा में, वह प्रबल होगा।

तेल अभिलेख पुस्तिका भाग 2 में सभी उचित समय पर निरीक्षण के लिए आसानी से उपलब्ध होने के लिए ऐसे स्थान पर रखा जाएगा और, टो की जाने वाली मानव रहित पोतों के मामले के सिवाय, पोत पर रखा जाएगा। इसे अंतिम प्रविष्टि किए जाने के पश्चात् तीन वर्ष की अवधि के लिए संरक्षित रखा जाएगा।

अभिसमय के किसी पक्ष के सरकार का सक्षम प्राधिकारी किसी पोत पर तेल अभिलेख पुस्तिका भाग-2 पर निरीक्षण कर सकेगा जिस पर यह उपाबंध लागू होता है जबकि पोत अपने पत्तन या अपतटीय टर्मिनलों मेंहै और उस पुस्तिका में किसी प्रविष्टि की प्रति बना सकेगा और पोत के मास्टर से यह प्रमाणित करने की अपेक्षा कर सकेगा कि प्रतिलिपि ऐसी प्रविष्टि की सच्ची प्रति है। इस प्रकार की गई कोई भी प्रति जिसे पोत के मास्टर द्वारा तेल अभिलेख पुस्तिका भाग-2 में प्रविष्टि की सच्ची प्रति के रूप में प्रमाणित किया गया है, प्रविष्टि में बताए गए तथ्यों के साक्ष्य के रूप में किसी भी न्यायिक कार्यवाही में स्वीकार्य बनाया जाएगा। तेल अभिलेख पुस्तिका भाग-2 के निरीक्षण और इस पैरा के अधीन

सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रमाणित प्रति की प्रतिलिपि लेने का कार्य यथासंभव शीघ्रता से किया जाएगा, जिससे पोत में अनावश्यक देरी न हो।

अभिलिखित किए जाने वाले मदों की सूची

(A) तेल स्धोरा की लोडिंग

1. लोडिंग का स्थान

2. तेल की लोड की गई मात्रा और टैंक की पहचान

3. लोड किए गए तेल की कुल मात्रा (15 डिग्री सेल्सियस पर जोड़ी गई और टैंक (टैंकों) की कुल सामग्री,में जोड़ी गई मात्रा)

(B) यात्रा के दौरान तेल स्धोरा का आंतरिक हस्तांतरण

4. टैंक की पहचान:

.1 से:

.2 तक: (अंतरित मात्रा और टैंक की कुल मात्रा, मी^{3}में वर्णित करें)।

5. क्या 4.1 में टैंक खाली कर किया गया था/ किए गए थे? (यदि नहीं, तो मात्रा रखी गई, में)

(C) तेल स्धोरा की अवतारण

6.अवतारण का स्थान

7. अवतारण किए गए टैंक/टैंको की पहचान

8. क्या टैंक खाली हो गए थे? (यदि नहीं, तो प्रतिधारित मात्रा मी^{3}में वर्णित करें)

(D) कच्चे तेल की सफाई (केवल सीओडब्ल्यूटैंकर)

(प्रत्येक टैंक के लिए पूरा किया जाना है जो कच्चे तेल से धोया गया है)

9. पत्तन जहां कच्चे तेल की सफाई की गई थी या पोत की स्थिति यदि दो निस्सारण पत्तनों के बीच की गई थी

10. धोए गएटैंक (टैंकों) की पहचान

11. उपयोग की गई मशीनों की संख्या

12. धोने का समय

13. प्रयुक्त धोने का पैटर्न

14. सफाईलाइन का दबाव

15. धोने का समय पूरा हो गया या बंद हो गया

16. टैंक(टैंकों) को सूखा स्थापित करने की पद्धति वर्णित करें।

17. टिप्पणी

(E) स्धोरा टैंकों का बेलस्टिंग(स्थैर्यभार) लगाना

18. बैलास्ट(स्थैर्यभार) की शुरुआत और अंत में पोत की स्थिति

19. बैलास्ट(स्थैर्यभार) भरने की प्रक्रिया:

.1 बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंक (टैंकों) की पहचान;

.2 शुरूआत और समाप्ति का समय; और

.3 प्राप्त बैलास्ट(स्थैर्यभार) की मात्रा। परिचालन में सम्मिलित प्रत्येक बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंक के लिए कुल मात्रा को मी^{3}(घनमापी)में इंगित करें

(F) समर्पितस्वच्छ बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंकों (केवल सीबीटी टैंकरों) की बैलास्ट/स्थैर्यभार

20. बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंक (टैंकों) की पहचान भारित

21. पानी बहाने के लिए पोत की स्थिति, या पत्तन बैलास्ट(स्थैर्यभार) को समर्पित स्वच्छ गिट्टी बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंक (टैंकों) में ले जाया गया था

22. जब पंपऔर लाइनें स्लोप टैंक में बहाई गईं तो पोत की स्थिति

23. तैलीय पानी की मात्रा, जिसे लाइन फ्लशिंग के पश्चात्, स्लोप टैंक (टैंक) या स्धोरा टैंक (टैंक)में अंतरित किया जाता है, जिसमें स्लोप को प्रारंभिक रूप से संग्रहीत किया जाता है (बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंक (टैंकों) की पहचान करें)

24. जब अतिरिक्त बैलास्ट(स्थैर्यभार) पानी समर्पित स्वच्छ बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंक (टैंकों) में लिया गया था तब पोत की स्थिति

25. जब समर्पित स्वच्छ बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंकों को स्धोरा और स्ट्रिपिंग लाइनों से अलग करने वाले वाल्व बंद किए गए थे, तब पोत का समय और स्थिति

26. यात्रा पर ले जाया गया स्वच्छ बैलास्ट(स्थैर्यभार) की मी^{3} (घनमापी) में मात्रा,

(G) स्धोरा टैंकों की सफाई

27. सफाई किए गए टैंक की पहचान

28. पत्तन या पोत की स्थिति

29. सफाई की अवधि

30. सफाई की पद्धति

31. टैंक वॉशिंग को अंतरित कियागया:

.1 रिसेप्शन(स्वागत) सुविधाएं (पत्तन और मात्रा, मी³में);और

.2 स्लोप टैंक (राष्ट्र मात्रा अंतरित और कुल मात्रा, मी³में)

(H) गंदे बैलास्ट(स्थैर्यभार)का निस्सारण

32. टैंक की पहचान

33. समुद्र में निस्सारण के प्रारंभ में पोत का समय और स्थिति

34. समुद्रमें निस्सारण पूरा होने पर पोत का समय और स्थिति

35. समुद्रमें निस्सारित की गई मात्रा, मी³ (घनमापी)में

36. निस्सारण के दौरान जहाज की गति

37. क्या निस्सारण के दौरान निस्सारण मानिटरिंग और नियंत्रण प्रणाली संचलित की जा रही थी?

38. क्या निस्सारण के इलाके में अपशिष्ट और पानी की सतह की नियमित जांच की गई थी?

39. स्लोप टैंक (स्लोप टैंक) में अंतरित तैलीय पानी की मात्रा (स्लोप टैंक की पहचान करें और कुल मात्रा बताएं, मी³ (घनमापी) में

40. तट पर रिसेप्सन सुविधाओं में छुट्टी दी गई (पत्तन और सम्मिलित मात्रा की मी³ (घनमापी) में पहचान करें

(I) स्लोप टैंकों से समुद्र में पानी का निस्सारण

41. स्लोप टैंक की पहचान

42. अवशेषों की अंतिम प्रविष्टि से निपटान का समय, या

43. पिछली निस्सारण से निपटान का समय

44. निस्सारण की शुरुआत में पोत का समय और स्थिति

45. निस्सारण की शुरुआत में कुल सामग्री का उल्लाग

46. निस्सारण की शुरुआत में तेल/पानी इंटरफेस का उल्लाग

47. थोक मात्रा में निस्सारण, और निस्सारण की दर,प्रतिघंटे में।

48. निस्सारित की गई अंतिम मात्रा मी³ (घनमापी)में औरमी³ (घनमापी प्रति घंटा में निस्सारण

49. निस्सारण पूरा होने पर पोत का समय और स्थिति

50. क्या निस्सारण के दौरान निस्सारण मॉनीटरिंग और नियंत्रण प्रणाली चालू थी?

51.निस्सारण पूरा होने पर तेल/पानी इंटरफेस का उल्लाग, मीटर में।

52. निस्सारण के दौरान पोत की गति

53. क्या निस्सारण के स्थान पर अपशिष्ट और पानी की सतह की नियमित जांच की गई थी?

54. इस बात की पुष्टि करें कि स्लोप टैंक से निस्सारण पूरा होने पर पोत के पाइपिंग सिस्टम में सभी लागू वाल्व बंद कर दिए गए हैं।

(J) अवशेषों और तैलीय मिश्रणों का संग्रहन**,** अंतरण और जिसका निपटान अन्यथा नहीं किया जाता है

55. टैंक की पहचान

56. प्रत्येक टैंक से अंतरित या निपटान की गई मात्रा। (मी^{3} (घनमापी)में रखी गई मात्रा बताएं।

57. अंतरण या निपटान की पद्धति:

.1 रिसेप्शन सुविधाओं में निपटान (पत्तन और अंतर्वलित मात्रा की पहचान करें);

.2स्धोरा के साथ मिश्रित (मात्रा बताएं);

.3 अन्य टैंक (टैंकों) में स्थानांतरित या (से) अंतरित (मशीनरी स्पेस तेल अवशेष या तलछट और तेलयुक्त बिलग पानी टैंकों सहित (टैंक (टैंकों) की पहचान करें); अंतरित मात्रा और टैंक (टैंकों) में कुल मात्रा,मी^{3} (घनमाीप)में और

.4 अन्य पद्धति (कौन सी बताएं); मी^{3} (घनमाीप)में निपटान की गई मात्रा वर्णित करें।

(K) स्धोरा टैंकों में निहित स्वच्छ बैलास्ट(स्थैर्यभार) का निस्सारण

58. स्वच्छ बैलास्ट(स्थैर्यभार) की शुरुआत में पोत की स्थिति

59. निस्सारित टैंक (टैंकों) की पहचान

60. क्या (क्या) टैंक (टैंकों) पूरा होने पर खाली थे?

61. यदि 58 से अलग है तो पूरा होने पर पोत की स्थिति

62. क्या निस्सारण स्थान में अपशिष्ट और पानी की सतह की नियमित जांच की गई थी?

(L) समर्पित स्वच्छ बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंकों (केवल सीबीटी टैंकरों) से बैलास्ट(स्थैर्यभार) का निस्सारण

63.निस्सारण टैंक (टैंकों) की पहचान

64. समुद्रमें साफ बैलास्ट(स्थैर्यभार) के निस्सारण की शुरुआत में पोत का समय और स्थिति

65. समुद्र में निस्सारण पूरा होने पर पोत का समय और स्थिति

66. निस्सारण की मात्रा, मी^{3} (घनमापी) में:

.1 समुद्र में; या

.2स्वागत सुविधा (पत्तन की पहचान करें)

67. क्या समुद्र में निस्सारण से पूर्व या उसके दौरान बैलास्ट(स्थैर्यभार) के पानी में तेल के संदूषण का कोई संकेत था?

68. क्या निस्सारण की तेल सामग्री मीटर द्वारा मॉनीटर किया गया था?

69. डीबैलस्टिंग पूरा होने पर समर्पित स्वच्छ बैलास्ट(स्थैर्यभार) टैंकों को स्धोरा और स्ट्रिपिंग लाइनों से अलग करने वाले वाल्व बंद होने पर पोत का समय और स्थिति

(M) तेल निस्सारण की मॉनीटरिंग और नियंत्रण प्रणाली की स्थिति

70. सिस्टमविफलता का समय

71. वह समयजब सिस्टम चालू किया गया है

72. विफलता के कारण।

(N) तेल का आकस्मिक या अन्य असाधारण डिस्चार्ज

73. घटना का समय

74. घटना के समय पत्तन या जहाज की स्थिति

75. तेल का प्रकार और लगभग मात्रा, मी^{3} (घनमापी)में, और

76. रिहाई या पलायन की परिस्थितियाँ, इसलिए कारण और सामान्य टिप्पणी

(O) अतिरिक्त परिचालन प्रक्रियाएं और सामान्य टिप्पणी

विशिष्ट व्यवसायों में लगे हुए टैंकर

(P) बैलास्ट(स्थैर्यभार) के पानी का भार

77. टैंक (टैंकों) की पहचान भारित

78. भारित करने के समय पोत की स्थिति

79. क्यूबिक मीटर (घनमापी) में लोड किए गए बैलास्ट(स्थैर्यभार) की कुल मात्रा

80. टिप्पणी

(Q) पोत के भीतर बैलास्ट(स्थैर्यभार) के पानी का पुन: आवंटन

81. पुन:आवंटन का कारण

(R) रिसेप्शन(स्वागत)सुविधा के लिए बैलास्ट(स्थैर्यभार) पानी का निस्सारण

82. पत्तन जहां बैलास्ट(स्थैर्यभार) का पानी छोड़ा गया था

83. रिसेप्शन(स्वागत) सुविधा का नाम या पदनाम

84. क्यूबिक मीटर (घनमापी) में निस्सारण किए गए बैलास्ट(स्थैर्यभार) पानी की कुल मात्रा

85.पत्तन प्राधिकरण अधिकारी की तारीख, हस्ताक्षर और मुहर।

पोत का नाम .,-

विशिष्ट संख्या या अक्षर .,-

स्धोरा/बैलास्ट(स्थैर्यभार) ऑपरेशन्स (तेल टैंकर)

तारीख	कोड (अक्षर)	आइटम(संख्या)	संचालन का अभिलेख/प्रभारी अधिकारी के हस्ताक्षर
मास्टर के हस्ताक्षर .,-			

पांचवीं अनुसूची

[*नियम* 10 देखें]

मानवरहित गैर-स्व-चालित नौकाओं के लिए छूट प्रमाण पत्र का प्ररूप

मानवरहित गैर-स्व-चालित (यूएनएसपी) नौकाओं के लिए अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण छूट प्रमाणपत्र

भारत सरकार के प्राधिकार के अधीन अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, समय-समय पर संशोधित, के उपबंधों के अधीन जारी किया गया (जिसे इसके बाद "अभिसमय" के रूप में संदर्भित किया गया है)

द्वारा.

*(*अभिसमय के उपबंधों के अधीन प्राधिकृत सक्षम व्यक्ति या संगठन का पूर्ण पदनाम)

जहाज की विशिष्टियां

का नाम .,-

विशिष्ट संख्या या अक्षर .,-

सकल टन भार .,-

यह प्रमाणित करने के लिए है:

1 कि मानव रहित गैर-स्व-चालित नौकाओं का सर्वेक्षण अभिसमय के उपाबंध के विनियम 3.7 के अनुसार किया गया है

2 कि सर्वेक्षण से पता चलता है किमानव रहित गैर-स्व-चालित नौका: .1 .1 यांत्रिक साधनों द्वारा संचालित नहीं है;

.2 तेल नहीं ले जाता है (जैसाकि अभिसमय के उपाबंध I के विनियम 1.1 में परिभाषित है);

.3 में कोई मशीनरी नहीं है जो तेल का उपयोग कर सकती है या तेल अवशेष या तलछट उत्पन्न कर सकती है;

.4 में तेल ईंधन टैंक, चिकनाई तेल टैंक, तैलीय बिलगेट पानी रखने वाला टैंक और तेल अवशेष या तलछट टैंक नहीं है; और

.5 जहाज पर न तो व्यक्ति हैं और न ही जीवित जानवर; और

3 यह कि मानव रहित गैर-स्व-चालित नौकाओं को अभिसमय के उपाबंध1 के विनियम 3.7 के अधीन अभिसमय के उपाबंध1 के विनियम 6.1 और 7.1 के प्रमाणन और संबंधित सर्वेक्षण आवश्यकताओं से छूट दी गई है।

यह प्रमाणपत्र छूट की शर्तों को बनाएरखने के अधीन (दिन/मास/वर्ष) तक वैध है।.

सर्वेक्षण की पूर्णता तारीख जिस पर यहप्रमाण पत्र आधारित है (दिन/मास/वर्ष)।.

जारी किया गया.

(प्रमाणपत्र जारी करने का स्थान)

. .....

(जारी करने की तारीख) (दिन/मास/वर्ष)

(प्रमाण पत्र जारी करने वाले सम्यक रूप से प्राअधिकृत अधिकारी के हस्ताक्षर)

छठी अनुसूची

[*पहली* अनुसूची (पैरा 20) देखें]

ओवरबोर्ड निस्सारण के नियंत्रण के लिए एक पार्ट फ्लो सिस्टम के डिजाइन, स्थापना और संचालन के लिए विनिर्देश

1. **प्रयोजन**

1.1 इन विशिष्टताओं का उद्देश्य पहली अनुसूची के पैरा 20 के उप-पैरा (6) के खंड (ड.) में उल्लिखित पार्ट फ्लो सिस्टम के लिए विशिष्ट डिजाइन मानदंड, स्थापना और परिचालन अपेक्षाओं का उपबंध करना है।

2. प्रयोज्यता

2.1 31 दिसंबर 1979 को या उससे पहले वितरित किए गए तेल टैंकर, पहली अनुसूची के पैरा 20 के उप-पैरा (6) के खंड (ड.) के अनुसार, स्धोरा टैंक क्षेत्रों से गंदे बैलास्ट(स्थैर्यभार) के पानी और तेल-दूषित पानी को पानी के स्तर से नीचे छोड़ सकते हैं, परंतु प्रवाह का एक हिस्सा स्थायी पाइपिंग के माध्यम से ऊपरी डेक पर या ऊपर आसानी से सुलभ स्थान पर ले जाया जाए जहां इसे निस्सारण ऑपरेशन के दौरान दृश्य रूप से देखा जा सके और परंतु व्यवस्था महानिदेशक द्वारा स्थापित अपेक्षाओं का अनुपालन करे इन विशिष्टताओं के सभी उपबंधों को सम्मिलित किया जाएगा।

2.2 पार्ट फ्लो अवधारणा इस सिद्धांत पर आधारित है कि ओवरबोर्ड अपशिष्ट के प्रतिनिधि भाग प्रवाह का अवलोकन पूरे अपशिष्ट धारा का अवलोकन करने के बराबर है। ये विनिर्देश एक भाग प्रवाह प्रणाली के डिजाइन, स्थापना और संचालन का विवरण प्रदान करेंगे।

3. साधारण उपबंध

3.1 पार्ट फ्लो सिस्टम को इस प्रकार लगाया जाएगा कि यह सभी साधारण परिचालन स्थितियों के अधीन दृश्य प्रदर्शन के लिए ओवरबोर्ड अपशिष्ट का प्रभावी नमूना प्रदान कर सकेगा।

3.2 कई मामलों में पार्ट फ्लो सिस्टम एक तेल निस्सारण मॉनीटरिंग और नियंत्रण प्रणाली के लिए नमूना प्रणाली के समान है, किंतु इसमें ऐसी प्रणाली से अलग पंपिंग और पाइपिंग व्यवस्था होगी, या महानिदेशक को स्वीकार्य संयुक्त समकक्ष व्यवस्था होगी।

3.3 भाग प्रवाह का प्रदर्शन ऊपरी डेक या ऊपर, महानिदेशक द्वारा अनुमोदित एक आश्रय और आसानी से सुलभ स्थान पर व्यवस्थित किया जाएगा (उदाहरण के लिए पंप-रूम का प्रवेश द्वारा। भाग प्रवाह प्रदर्शन के स्थान और निस्सारण नियंत्रण स्थिति के बीच प्रभावी संचार पर ध्यान दिया जाएगा।

3.4 ओवरबोर्ड निस्सारण पाइपिंग के प्रासंगिक अनुभागों से नमूने लिए जाएंगे और एक स्थायी पाइपिंग प्रणाली के माध्यम से प्रदर्शन व्यवस्था में पारित किए जाएंगे।

3.5 पार्टफ्लो सिस्टम में निम्नलिखित घटक सम्मिलित होंगे:

1. नमूना जांच;

2. नमूना जल पाइपिंग प्रणाली;

3. नमूना फ़ीड पंप(पंप);

4. प्रदर्शन व्यवस्था;

5. नमूना निस्सारण व्यवस्था, और, नमूना पाइपिंग के व्यास के अधीन।

6. फ्लशिंग व्यवस्था।

3.6 पार्ट फ्लो सिस्टम लागू सुरक्षा अपेक्षाओं का अनुपालन करेगा।

4. सिस्टम व्यवस्था

4.1 नमूनाबिंदु

4.1.1 नमूना बिंदु स्थान:

1. नमूना करण बिंदु इस प्रकार स्थित होंगे कि जलरेखा के नीचे आउटलेट के माध्यम से निस्सारण किए जा रहे अपशिष्ट के सुसंगत नमूने प्राप्त किए जा सकें जिनका उपयोग परिचालन निस्सारण के लिए किया जाता है।

2. नमूना बिंदु यथासंभव पाइप खंडों में स्थित होंगे जहां साधारणतया पर अशांत प्रवाह का सामना करना पड़ता है।

3. नमूना बिंदु यथासंभव निस्सारण पाइपिंग के ऊर्ध्वाधर खंडों में सुलभ स्थानों पर व्यवस्थित किए जाएंगे।

4.1.2 सैंपलिंग जांच:

1. पाइप के व्यास के लगभग एक चौथाई दूरी तक पाइप में आगे बढ़ने के लिए सैंपलिंग जांच की व्यवस्था की जाएगी।

2. सफाई के लिए आसान निकासी के लिए सैंपलिंग जांच की व्यवस्था की जाएगी।

3. पार्ट फ्लो सिस्टम में प्रत्येक जांच के निकट एक स्टॉप वाल्व लगा होगा, सिवाय इसके कि जहां जांच स्धोरा लाइन में लगाई गई है, नमूना लाइन में दो स्टॉप वाल्व श्रृंखला में लगाए जाएंगे।

4. नमूना जांचें संक्षारण प्रतिरोधी और तेल प्रतिरोधी सामग्री, पर्याप्त ताकत की, ठीक से संयुक्त और समर्थित होगी।

5. नमूना जांच में ऐसा आकार होगा जो कण संदूषक से अवरुद्ध होने की संभावना न हो और नमूना जांच टिप पर उच्च हाइड्रोडायनामिक दबाव उत्पन्न न करे। चित्र 1 एक नमूना जांच के एक उपयुक्त आकार का एक उदाहरण है।

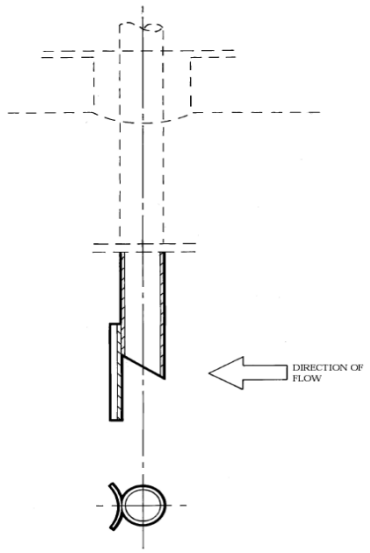
6. नमूना जांच में नमूना पाइपिंग के समान नाम मात्र बोर होंगे।

4.2 नमूना पाइपिंग

1. नमूना पाइपिंग को नमूना बिंदुओं और प्रदर्शन व्यवस्था के बीच यथासंभव सीधा व्यवस्थित किया जाएगा। अत्यधिक झुकाव और ऐसी बनावट से जहां तेल या तलछट जमा हो सकती है बचा जाएगा।

2. नमूना पाइपिंग इस प्रकार व्यवस्थित की जाएगी कि नमूना पानी 20 सेकंड के भीतर प्रदर्शन व्यवस्था तक पहुंचाया जा सकेगा। पाइपिंग में प्रवाह वेग 2 मीटर/सेकंड से कम नहीं होगा।

चित्र 1 - एक भाग प्रवाह प्रदर्शन प्रणाली के लिए नमूना जांच



3. पाइपिंग का व्यास 40 मिमी से कम नहीं होगी यदि कोई निश्चित फ्लशिंग व्यवस्था प्रदान नहीं की गई है और 25 मिमी से कम नहीं होगी यदि पैरा 4.4 में वर्णित एक दबावयुक्त फ्लशिंग व्यवस्था स्थापित की गई है।

4. नमूना पाइपिंग संक्षारण प्रतिरोधी और तेल प्रतिरोधी सामग्री की होगी, पर्याप्त ताकत की, ठीक से संयुक्त और समर्थित।

5. जहां कई नमूना बिंदु स्थापित किए गए हैं, पाइपिंग को नमूना फीड पंप के चूषण पक्ष पर एक वाल्व चेस्ट से जोड़ा जाएगा।

4.3 नमूना फ़ीड पंप

1. नमूना फीड पंप क्षमता नमूना पानी की प्रवाह दर का अनुपालन करने के लिए उपयुक्त होगी।

4.4 फ्लशिंग व्यवस्था

1. यदि नमूना पाइपिंग का व्यास 40 मिमी से कम है, तो नमूना पाइपिंग प्रणाली को फ्लश करने के लिए एक दबाव युक्त समुद्री या ताजा पानी पाइपिंग प्रणाली से एक निश्चित कनेक्शन स्थापित किया जाएगा।

4.5 प्रदर्शन व्यवस्था

1. प्रदर्शन व्यवस्था में एक दृष्टि ग्लास के साथ एक प्रदर्शन कक्ष सम्मिलित होगा। कक्ष का आकार ऐसा होगा जो नमूना पानी की मुक्त पतन धारा को कम से कम 200 मिमी की लंबाई पर स्पष्ट रूप से दिखाई दे। प्रशासन समकक्ष व्यवस्था को मंजूरी दे सकेगा।

2. प्रदर्शन व्यवस्था में वाल्व और पाइपिंग सम्मिलित होगी ताकि नमूना प्रवाह के हिस्से को प्रदर्शन कक्ष को बायपास करने की अनुमति दी जा सके ताकि कक्ष में प्रदर्शन के लिए लैमिनार प्रवाह प्राप्त कि याजा सकेगा।

3. प्रदर्शन व्यवस्था को आसानी से खोला औरसाफ किया जा सकेगा, ऐसा डिज़ाइन किया जाएगा।

4. प्रदर्शन कक्ष का आंतरिक भाग सफेद होगा, सिवाय पृष्ठभूमि की दीवार के, जिसे इस प्रकार रंगा जाएगा कि नमूना जल की गुणवत्ता में किसी भी परिवर्तन का अवलोकन किया जा सके।

5. प्रदर्शन कक्ष का निचला भाग नमूना जल के संग्रह के लिए एक फनल के आकार का होगा।

6. ग्रैप नमूना लेने के लिए एक परीक्षण कॉक प्रदान किया जाएगा ताकि प्रदर्शन कक्ष में विद्धमान पानी के नमूने से स्वतंत्ररूप से पानी के नमूने की जांच की जा सके।

7. नमूना जल के दृश्य अवलोकन को सुविधाजनक बनाने के लिए प्रदर्शन व्यवस्था पर्याप्त रूप से प्रकाशित होगी।

4.6 नमूना निस्सारण व्यवस्था

1. प्रदर्शन कक्ष से निकलने वाले नमूना पानी को पर्याप्तव्यास की निश्चित पाइपिंग के माध्यम से समुद्र या स्लोप टैंक में भेजा जाएगा।

5. ऑपरेशन

5.1 जब स्धोरा टैंक क्षेत्र से गंदे बैलास्ट(स्थैर्यभार) के पानी या अन्य तेल-दूषित पानी का निस्सारण जलरेखा के नीचे एक आउटलेट के माध्यम से हो रहा हो, तो पार्ट फ्लो सिस्टम को हर समय संबंधित निस्सारण आउटलेट से नमूना पानी प्रदान किया जाएगा।

5.2 निस्सारण ऑपरेशन के उन चरणों के दौरान नमूना पानी का विशेष रूप से अवलोकन किया जाएगा जब तेल संदूषण की सबसे अधिक संभावना होती है। जब भी तेल के प्रवाह में तेल के कोई निशान दिखाई देते हैं और जब तेल सामग्री मीटर रीडिंग यह संकेत देता है कि तेल की मात्रा अनुमेय सीमा से अधिक है तो निस्सारण बंद कर दिया जाएगा।

5.3 उन प्रणालियों पर जो फ्लशिंग व्यवस्था से सुसज्जित हैं, नमूना पाइपिंग को संदूषण देखे जाने के पश्चात् फ्लश किया जाएगा और इसके अतिरिक्त, यह सिफारिश की जाती है कि नमूना पाइपिंग को उपयोग की प्रत्येक अवधि के पश्चात् फ्लश किया जाए।

5.4 जलयान के स्धोरा और बैलास्ट(स्थैर्यभार) संचालन मैनुअल और, जहां लागू हो, कच्चे तेल धोने की प्रणालियों या समर्पित स्वच्छ बैलास्ट(स्थैर्यभार)टैंक संचालन के लिए अपेक्षित मैनुअल मेंबैलास्ट निस्सारण और स्लोप टैंक डिकैंटिंग प्रक्रियाओं के संयोजन में भाग प्रवाह प्रणाली के उपयोग का स्पष्ट रूप से वर्णन किया जाएगा।

संगठन के संकल्पों की सूची

ए. 393(एक्स) तैलीय- जल पृथक्करण उपस्कर और तेल सामग्री मीटर के लिए अंतर्राष्ट्रीय प्रदर्शन और परीक्षण विनिर्देशों पर सिफारिश; 6 जुलाई 1993 से प्रभावी संकल्प एमईपीसी.60(33) द्वारा प्रतिस्थापित

ए. 444(एक्सआई)तैलीय-जल प्रक्रिया इकाई के लिए विनिर्देश; 6 जुलाई 1993 से प्रभावी संकल्प एमईपीसी.60(33) द्वारा प्रतिस्थापित

ए. 446(एक्सआई)कच्चे तेल की सफाई प्रणालियों के डिजाइन, संचालन और नियंत्रण के लिए संशोधित विनिर्देश

ए. 495(एक्सआईआई) समर्पित स्वच्छ बैलास्ट टैंकों वाले तेल टैंकरों के लिए संशोधित विनिर्देश

ए. 497(एक्सआईआई) संकल्पए.446(एक्सआई) में संशोधन

ए. 586(14) तेल टैंकरों के लिए तेल निस्सारण मॉनीटरिंग और नियंत्रण प्रणालियों के लिए संशोधित दिशानिर्देश और विनिर्देश

ए.600 (15) आईएमओ जलयान पहचान संख्या योजना

851(20) तेल प्रदूषणकी घटना की रिपोर्ट करने के लिए जलयान के प्रभारी मास्टर या अन्य व्यक्तियों द्वारा पालन की जाने वाली प्रक्रियाएं

ए. 897(21)संकल्प ए.446(एक्सआई) में संशोधन

एमईपीसी.5 (एक्सआईआईआई) तेल/पानी इंटरफेस डिटेक्टरों के लिए विनिर्देश

एमईपीसी.54(32) विकास जलयान बोर्ड तेल प्रदूषण आपात कालीन योजनाओं के लिए दिशानिर्देश

एमईपीसी. 60(33)जलयान के मशीनरी स्पेस बिलज के लिए प्रदूषण निवारण उपस्कर के लिए दिशानिर्देश और विनिर्देश

एमईपीसी. 64(36) वैकल्पिक संरचनात्मक या परिचालन की स्वीकृति के लिए दिशानिर्देश

अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 के उपाबंध1 के विनियम 13(छ)(7) में यथा निर्धारित व्यवस्थाएं, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित

एमईपीसी.86(44)जलयान बोर्ड तेल प्रदूषण आपात कालीन योजनाओं के विकास के लिए दिशानिर्देशों में संशोधन

एमईपीसी.94(46) शर्त निर्धारण योजना

एमईपीसी 164 (56) विशेष क्षेत्रों के बाहर रिसेप्शन सुविधाएं

एमईपीसी235 (65) अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973के परिशिष्ट के प्ररूप क और प्ररूप ख में संशोधन, 1978 अनुबंध के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित

एमईपीसी 238 (65) अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 में संशोधन, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, आरओकोड को अनिवार्य बनाने के लिए अनुबंध

248 (66) स्थायित्व लिखत के लिए अनिवार्य कैरिज आवश्यकता में संशोधन

एमईपीसी 256 (67)अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 में संशोधन, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, उपाबंध विशेष आवश्यकता अंटार्कटिक क्षेत्र में तेल के उपयोग या वहन के लिए

एमईपीसी265 (68) अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 में संशोधन, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, ध्रुवीय संहिता अनिवार्य के पर्यावरण से संबंधित उपाबंधों का उपयोग करने के लिए उपाबंध

एमईपीसी 266 (68) अंतर्राष्ट्रीय जहाजों से प्रदूषण की निवारण के लिए अभिसमय, 1973 के विनियम 12 में संशोधन, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, उपाबंध

एमईपीसी 276 (70)अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 में संशोधन, 1978के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, अंतर्राष्ट्रीय तेल प्रदूषण निवारण प्रमाणपत्र के पूरक का उपाबंध I -प्ररूप ख

एमईपीसी 312 (74)अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 में संशोधन, 1978के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, उपाबंध -अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973, 1978के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित के अधीन इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख पुस्तिका के उपयोग के लिए दिशानिर्देश

एमईपीसी 314 (74)अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 में संशोधन, 1978 के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, उपाबंध आई - इलेक्ट्रॉनिक अभिलेख पुस्तिका

एमईपीसी 330 (76)कुछ सर्वेक्षण और प्रमाण पत्र अपेक्षाओं से मानवरहित गैर स्व-चालित बजों के अपवाद में संशोधन

एमईपीसी 343 (78)अंतर्राष्ट्रीय पोत प्रदूषण निवारण अभिसमय, 1973 में संशोधन, 1978के प्रोटोकॉल द्वारा संशोधित, उपाबंध- वाटरटाइट दरवाजे

एमईपीसी 359 (79)आर्कटिक सागर के भीतर क्षेत्रीय रिस्पसन सुविधाएं और आईओपीपी प्रमाणपत्र और पूरक का फॉर्म

[फा.सं.-19014/198/2025-एमजी-भाग(3)]
वेंकटेसपति एस, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 2nd September, 2026

G.S.R. 778 (E).— In exercise of the powers conferred by sub-section (1) of section 143 read with clauses (a), (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (j), (k), (m) and (n) of sub-section (2) of section 143 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025), and in supersession of the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Ships) Rules, 2010, except as respects things done or omitted to be done before such supersession, the Central Government hereby makes the following rules, namely: –

CHAPTER I
PRELIMINARY

1. Short title and commencement.— (1) These rules may be called the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Vessels) Rules, 2026.

(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

2. Definitions.—(1) In these rules, unless the context otherwise requires, −

(a) "Act" means the Merchant Shipping Act, 2025 (No.24 of 2025);

(b) "Administration" means the Director-General for Indian vessels and with respect to a vessel entitled to fly a flag of another State means the Government of that State;

(C) "amidships" means at the middle of the length of the vessel;

(d) "Annex" means Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL), as amended from time to time;

(e) "anniversary date" means the day and the month of each year, which corresponds to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate or the Indian Oil Pollution Prevention Certificate, as the case may be;

(f) "Arctic waters" means those waters which are located north of a line from the latitude 58º00′.0 N and longitude 042º00′.0 W to latitude 64º37′.0 N, longitude 035º27′.0 W and thence by a rhumb line to latitude 67º03′.9 N, longitude 026º33′.4 W and thence by a rhumb line to latitude 70º49′.56 N and longitude 008º59′.61 W (Sørkapp, Jan Mayen) and by the southern shore of Jan Mayen to latitude 73º31′.6 N and longitude 019º01′.0 E by the Island of Bjørnøya, and thence by a great circle line to latitude 68º38′.29 N and longitude 043º23′.08 E (Cap Kanin Nos) and hence by the northern shore of the Asian Continent eastward to the Bering Strait westward and thence from the Bering Strait westward to latitude 60º 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 60º N and thence eastward along parallel of latitude 60º N, to longitude 056º37′.1 W and thence to the latitude 58º00′.0 N and longitude 0 42º00′.0 W;

(g) "areas" in relation to a vessel, means the area calculated in all cases to moulded lines;

(h) "breadth" means the maximum breadth of the vessel, measured amidships to the moulded line of the frame in a vessel with a metal shell and to the outer surface of the hull in a vessel with a shell of any other material, measured in meters;

(i) "Certificate" means the International Oil Pollution Prevention Certificate or the Indian Oil Pollution Prevention Certificate, as the case may be;

(j) "clean ballast" means the ballast in a tank which, since oil was last carried therein, has been so cleaned that the effluent therein, if it were discharged from a vessel 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 and if the ballast is discharged through a specified oil discharge monitoring and control system, evidence based on such system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed fifteen parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces referred to above;

(k) "combination carrier" means a vessel designed to carry either oil or solid cargoes in bulk;

(l) "Convention" means the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 including its Protocol of 1978, as amended from time to time;

(m) "crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth, whether or not treated to render it suitable for transportation, and includes crude oil,—

(i) from which certain distillate fractions may have been removed; and

(ii) to which certain distillate fractions may have been added;

(n) "deadweight" means the difference in metric tons between the displacement of a vessel in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the vessel;

(o) "discharge",in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a vessel and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying, but does not include-

(i) dumping as defined in clause (b) of section 132 of the Act; or

(ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources; or

(iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control;

(p) "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 these rules in lieu of a hard copy record book;

(q) "filtering equipment" means filters or any combination of separators and filters which are designed to produce effluent containing not more than fifteen parts per million of oil;

(r) "International Bulk Chemical Code" means the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the International Maritime Organization as amended

from time to time, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the Convention;

(s) "length" 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, whichever is greater, but in vessels designed with a rake of keel, the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline; and length shall be measured in meters;

(t) "lightweight" means the displacement of a vessel in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, passengers, crew and their effects;

(u) "major conversion" means a conversion of a vessel,—

(i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the vessel; or

(ii) which changes the type of the vessel; or

(iii) the intent of which, in the opinion of the Administration, is substantially to prolong its life; or

(iv) which otherwise so alters the vessel that, if it were a new vessel, it would have been subjected to the provisions of these rules applicable to vessels delivered after 31st December, 1979, and not to existing vessels delivered on or before 31st December 1979,

but does not include,—

(A) conversion of an oil tanker of 20,000 tons deadweight and above delivered on or before 1st June, 1982, to meet the requirements of paragraph 8 of the First Schedule; and

(B) conversion of an oil tanker delivered before 6th July 1996, to meet the requirements of paragraph 9 or paragraph 10 of the First Schedule;

(v) "MEPC" means the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization;

(w) "nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, and, in cases where specific limits are prescribed, shall be as defined in the Annex to the Convention;

(x) "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 Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in the Second Schedule;

(y) "oil fuel" means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the vessel in which such oil is carried;

(z) "oil tanker" means a vessel constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers, any "Noxious Liquid Substance tanker" as defined in accordance with the applicable rules made under the Act and any gas carrier as defined in regulation 3.20 of Chapter II-1 of SOLAS 74 (as amended from time to time), when carrying a cargo or part cargo of oil in bulk;

(za) "oil tanker delivered on or before 1st June, 1982" means an oil tanker,—

(i) for which the building contract is placed on or before 1st June, 1979; or

(ii) 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 1st January, 1980; or

(iii) the delivery of which is on or before 1st June, 1982; or

(iv) which has undergone a major conversion, for which the contract is placed on or before 1st June, 1979; or in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 1st January, 1980; or which is completed on or before 1st June, 1982;

(zb) "oil tanker delivered after 1st June, 1982" means an oil tanker,—

(i) for which the building contract is placed after 1st June, 1979; or

(ii) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1st January, 1980; or

(iii) the delivery of which is after 1st June, 1982; or

(iv) which has undergone a major conversion, for which the contract is placed after 1st June, 1979; or in the absence of a contract, the construction work of which begun after 1st January, 1980; or which is completed after 1st June, 1982;

(zc) "oil tanker delivered before 6th July, 1996" means an oil tanker,—

(i) for which the building contract is placed before 6th July, 1993; or

(ii) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before 6th January, 1994; or

(iii) the delivery of which is before 6th July, 1996; or

(iv) which has undergone a major conversion for which the contract is placed before 6th July, 1993; or in the absence of a contract, the construction work of which is begun before 6th January, 1994; or which is completed before 6th July, 1996;

(zd) "oil tanker delivered on or after 6th July, 1996" means an oil tanker. —

(i) for which the building contract is placed on or after 6th July, 1993; or

(ii) 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 6th January, 1994; or

(iii) the delivery of which is on or after 6th July, 1996; or

(iv) which has undergone a major conversion, for which the contract is placed on or after 6th July, 1993; or in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 6th January, 1994; or Which is completed on or after 6th July, 1996;

(ze) "oil tanker delivered on or after 1st February, 2002" means an oil tanker,—

(i) for which the building contract is placed on or after 1st February, 1999; or

(ii) 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 1st August, 1999; or

(iii) the delivery of which is on or after 1st February, 2002; or

(iv) which has undergone a major conversion, for which the contract is placed on or after 1st February, 1999; or in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1st August, 1999; or which is completed on or after 1st February, 2002;

(zf) "oil tanker delivered on or after 1st January, 2010" means an oil tanker,—

(i) for which the building contract is placed on or after 1st January, 2007; or

(ii) 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 1st July, 2007; or

(iii) the delivery of which is on or after 1st January, 2010; or

(iv) which has undergone a major conversion, for which the contract is placed on or after 1st January, 2007; or in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1st July, 2007; or which is completed on or after 1st January, 2010;

(zg) "Organisation" means the International Maritime Organization;

(zh) "oil residue or 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;

(zi) "parts per million " means parts of oil per million parts of water by volume;

(zj) "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;

(zk) "Polar Code" means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, and as defined in the Annex;

(zl) "polar waters"means Arctic waters or the Antarctic area or both;

(zm) "product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil;

(zn) "Schedule"means the Schedule annexed to these rules containing the requirements of Annex I of the Convention, as amended from time to time;

(zo) "sea" includes any estuary or arm of the sea;

(zp) "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;

(zq) "slop tank" means a tank specifically designed for the collection of tank draining, tank washings and other oily mixtures;

(zr) "special area" means a sea area where for recognised 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, and such areas shall be those specified in the Annex, as amended from time to time;

(zs) "specifications" means specifications passed by resolutions of the Organisation which are specified and listed in the Sixth Schedule;

(zt) "tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a vessel and designed for the carriage of liquid in bulk;

(zu) "Unmanned Non-Self-Propelled Barge" or "UNSP Barge" means a barge that,—

(i) is not propelled by mechanical means;

(ii) carries no oil;

(iii) has no machinery fitted that may use oil or generate oil residue or sludge;

(iv) has no oil fuel tank, lubricating oil tank, oily bilge water holding tank and oil residue or sludge tank; and

(v) has neither persons nor living animals on board;

(zv) "vessel delivered on or before 31st December, 1979" means a vessel,—

(i) for which the building contract is placed on or before 31st December, 1975; or

(ii) 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 30th June ,1976; or

(iii) the delivery of which is on or before 31st December, 1979; or

(iv) which has undergone a major conversion, for which the contract is placed on or before 31st December, 1975; or in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 30th June, 1976; or which is completed on or before 31st December, 1979;

(zw) "vessel delivered after 31st December, 1979" means a vessel,—

(i) for which the building contract is placed after 31st December, 1975; or

(ii) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30th June, 1976; or

(iii) the delivery of which is after 31st December, 1979; or

(iv) which has undergone a major conversion, for which the contract is placed after 31st December, 1975; or in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30th June, 1976; or which is completed on or before 31st December, 1979;

(zx) "vessel delivered on or after 1st August, 2010" means a vessel,—

(i) for which the building contract is placed on or after 1st August, 2007; or

(ii) in the absence of a building contract, the keel of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1st February, 2008; or

(iii) the delivery of which is on or after 1st August, 2010; or

(iv) which have undergone a major conversion, for which the contract is placed after 1st August, 2007; or in the absence of contract, the construction work of which is begun after the 1st February, 2008; or which is completed after the 1st August, 2010;

(zy) "volume", in relation to a vessel, means volume calculated in all cases to moulded lines;

(zz) "wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.

(2) Words and expressions used in these rules and not defined either herein or in the Act, but defined in the Annex, shall have the meanings respectively assigned to them in the Annex.

2. Obligations of vessels to prevent pollution of sea by oil. — (1)Every vessel, unless otherwise expressly provided, shall be under an obligation to comply with the provisions of these rules.

(2) In vessels other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and used to carry oil in bulk, of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the provisions of paragraph 6, sub-paragraph (4) of paragraph 16, and paragraphs 19, 20, 21, 22, 24 and 26 of the First Schedule shall be applicable for the construction and operation of cargo spaces in such vessels:

Provided that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres, the provisions of sub-paragraph (6) of paragraph 24 of the First Schedule may apply instead of paragraphs 19, 21 and 22 of the First Schedule.

(3) Where noxious liquid substances are carried in bulk in a cargo space of an oil tanker, the provisions of applicable rules made under the Act shall also apply.

(4) The provisions of paragraphs 19, 21 and 22 of the First Schedule shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products which are subject to the provisions of these rules and which, through their physical properties, inhibit effective product/water separation and monitoring and for which the control of discharge

under paragraph 24 of the First Schedule shall be affected by the retention of residues on board with the discharge of all contaminated washings to reception facilities.

(5) Subject to the provisions of sub-rule (6), the provisions of sub-paragraphs (6) to (8) of paragraph 8 of the First Schedule shall not apply to oil tanker delivered on or before 1st June, 1982, which is solely engaged in specific trades between—

(a) ports or terminals within India;

(b) ports or terminals of State Parties to the Convention where—

(i) the voyage is entirely within a special area;

(ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organisation.

(6) The provisions of sub-rule (5) shall apply only 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 of the following conditions are complied with, namely:–

(a) subject to the exceptions provided for in rule 5, all ballast water, including the clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transmitted to the reception facilities and appropriate entry in the Oil Record Book Part II referred to in paragraph 26 of the First Schedule is endorsed by the competent Port State Authority;

(b) an agreement has been entered into between the Central Government and the Government of the port States referred to in clauses (a) and (b) of sub-rule (5) concerning the use of an oil tanker delivered on or before 1st June, 1982, for a specific trade;

(c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of these rules at such ports and terminals, for the purposes of these rules, is approved by the Governments of the State parties to the Convention within which such ports or terminal are situated; and

(d) the International Oil Pollution Prevention Certificate and Indian Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

3. Exemptions and waivers.— (1)Any vessel such as hydrofoil, air-cushion vehicle, near-surface craft, submarine craft whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters I and II of the First Schedule or section 1.2 of Part II-A of the Polar Code, relating to construction and equipment, unreasonable or impracticable, may be exempted by the Director-General from such provisions:

Provided that the construction and equipment of such vessel shall provide equivalent protection against pollution by oil, having regard to the services for which it is intended.

(2) Particulars of any such exemption, except those under sub-rule (7), granted by the Director-General shall be indicated in the Certificate referred to in rule 8.

(3) The Director-General who allows any such exemption under sub-rule (1) shall, as soon as possible, but not later than ninety days thereafter, communicate to the Organisation particulars of such exemption and the reasons therefor, which in turn, shall be circulated by the Organisation to the State parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

(4) The Director-General may waive the requirements of paragraphs 19, 21 and 22 of the First Schedule for an oil tanker which is engaged exclusively on a voyage both of 72 hours or less in duration and within 50 nautical miles from the nearest land:

Provided that such oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the Convention:

Provided further that such waiver shall be subject to the condition that oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Director-General that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(5) The Director-General may waive the requirements of paragraphs 21 and 22 of the First Schedule for oil tankers other than those referred to in sub-rule (4) in cases where,—

(a) such oil tanker is delivered on or before 1st June, 1982, of 40,000 tonnes deadweight or above, and the conditions specified in sub-rule (6) are complied with; or

(b) such tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages, namely,—

(i) voyages within special areas; or

(ii) voyages within Arctic waters; or

(iii)voyages within 50 nautical miles from the nearest land outside special areas or Arctic waters, where such tanker is engaged in trades between ports or terminals of a State Party to the Convention; or

(iv) restricted voyages as determined by the Director-General, and of 72 hours or less in duration provided that all of the following conditions are complied with:

(A) all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

(B) for voyages specified in sub-clause (iii) of clause (b), the Director-General has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals such tanker calls at;

(C) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the vessel is exclusively engaged in either or both of the categories of voyages within special areas or restricted voyages as determined by the Director-General, and of 72 hours or less in duration;

(D) the quantity, time and port of discharge are recorded in the Oil Record Book.

(6) In accordance with the conditions approved by the Administration and taking into account the guidelines developed by the Organisation, the Director-General may waive the requirements of sub-paragraph (6) of paragraph 18 of the First Schedule for the following oil tankers if loaded, namely: —

(a) 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 sub-paragraph (5) of paragraph 18 of the First Schedule;

(b) oil tankers where stability verification is made remotely by a means approved by the Administration;

(c) oil tankers which are loaded within an approved range of loading conditions; or

(d) oil tankers constructed before 1st January 2016 provided with approved limiting KG/GM curves covering all applicable intact and damage stability requirements.

(7) The Director-General may exempt an Unmanned Non-Self-Propelled Barge from the requirements of International Oil Pollution Prevention Certificate under sub-rule (1) of rule 7 and sub-rule (1) of rule 8, for a period not exceeding five years, if such, Unmanned Non-Self-Propelled Barge has undergone a survey.

4. Exceptions.— The provisions of paragraphs 5 and 24 of the First Schedule and paragraph 1.1.1 of Part II-A of the Polar Code shall not apply to the discharge into the sea of oil or oily mixtures —

(a) necessary for the purpose of securing the safety of a vessel or saving life at sea; or

(b) resulting from damage to a vessel or its equipment:

Provided that all reasonable precautions have been after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge:

Provided further that if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

(c) of substances containing oil, approved by the Central Government, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimise the damage from pollution:

Provided that any such discharge shall be subject to the approval of any other Administration in whose jurisdiction it is contemplated such discharge shall occur.

5. Equivalents.— (1)The Director-General may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a vessel as an alternative to that required by these rules if such fitting, material, appliance or apparatus is as effective as that required by these rules:

Provided that such authority of the Director-General shall not extend to substitution of operational methods to affect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed under these rules.

(2) Where the Director-General allows a fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a vessel as an alternative to that required by these rules, it shall communicate particulars thereof to the Organisation for circulation to the State Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

CHAPTER II
SURVEYS AND CERTIFICATION

6. Surveys.— (1)Every oil tanker of 150 gross tonnage and above, and every other vessel of 400 gross tonnage and above shall subject it to the surveys specified below, namely:—

(a) an initial survey before the vessel is put in service or before the Certificate required under rule 8 is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material so as to ensure that such structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of these rules;

(b) a renewal survey at an interval not exceeding five years, except where the provisions of clause (b) of sub-rule (2) and sub-rule (5), (6) or (7) of rule 12 is applicable, and the renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of these rules;

(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 clause (d) and the intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and the 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 requirements of these rules and are in good working order:

Provided that such intermediate survey shall be endorsed on the Certificate issued under rule 8 or rule 9;

(d) an annual survey shall be conducted within three months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, equipment, systems, fittings,

arrangements and materials referred to in clause (a) to ensure that they have been maintained in accordance with the provisions of sub-rules (7) and (8) and that they remain satisfactory for this service for which the vessel is intended:

Provided that such annual surveys shall be endorsed on the Certificate issued under rule 8 or 9;

(e) an additional survey, either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations as referred to in sub-rule (11) or whenever important repairs or renewals are made and such survey shall be such as to ensure that 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 vessel complies in all respects with the requirements of these rules.

(2) The Director-General shall establish appropriate measures for vessels which are not subject to the provisions of sub-rule (1) in order to ensure that the provisions of these rules are complied with.

(3) The surveys of vessels for the purposes of enforcement of the provisions of these rules shall be carried out by a surveyor or the authorised person, as the case may be.

(4) The Director-General shall,—

(a) subject to such conditions as it deems fit, empower the surveyor or the authorised person, as the case may be, to require repairs to a vessel and to carry out survey on the request of appropriate authorities of another State; and

(b) notify the Organisation of the specific responsibilities and conditions of authority so given to the surveyor or the authorised person, for circulation to other States, for the information of their officers.

(5) When the surveyor or the authorised person determines that the condition of the vessel or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the vessel is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or the authorised person shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the vessel into compliance and shall in due course notify the Director-General and if such corrective action is not taken, the Certificate shall be withdrawn and the Director-General shall be notified immediately.

(6) If an Indian vessel is in the port of another State, the appropriate authorities of the port State shall be notified immediately.

(7) Where any vessel other than Indian vessel is in an Indian port, and such notification regarding foreign flag vessels at an Indian port or place is received by Director-General from an officer of the Administration of the concerned vessel, a nominated surveyor or recognised organisation, the Director-General shall give such officer, surveyor or recognised organisation any necessary assistance to carry out their obligations under these rules.

(8) In every case, the Director-General shall fully guarantee the completeness and efficiency of each such survey and shall take necessary steps to satisfy such obligation.

(9) The condition of the vessel and its equipment shall be maintained to conform to the provisions of these rules to ensure that the vessel shall remain, in all respects, fit to proceed to sea without presenting any unreasonable threat of harm to the marine environment.

(10) After any survey of the vessel under sub-rule (1) has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by such survey, without the sanction of the Director-General except the direct replacement of such equipment and fittings.

(11) Whenever an accident occurs to a vessel or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the vessel or the efficiency or completeness of its equipment as covered by these rules, the master or owner of

the vessel shall report at the earliest opportunity to the Director-General, who shall cause investigations to be initiated by the surveyor or the authorised person to determine whether a survey as required by sub-rule (1) is necessary:

Provided that if the vessel is in the port of another State Party, the master or owner shall report immediately to the appropriate authorities of that port State and the surveyor or the authorised person shall also ascertain that such report has been made.

7. Issue, or endorsement of Certificate.— (1)On satisfactory completion of the initial or renewal survey under rule 6, the Director-General shall issue—

(a) an International Oil Pollution Prevention Certificate to an oil tanker of 150 gross tonnage and above and to any other vessel of 400 gross tonnage and above, which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under jurisdiction of other State Parties to the Convention;

(b) an Indian Oil Pollution Prevention Certificate to—

(i) an Indian oil tanker below 150 gross tonnage and an Indian vessel below 400 gross tonnages, operating within coastal waters; and

(ii) an Indian oil tanker and tanker barge of 150 gross tonnage and above and an Indian vessel of 400 gross tonnage and above, operating within the coastal waters.

(2) The Certificate under sub-rule (1) shall be issued or endorsed as deemed appropriate by the Director-General and in every case the Director-General shall assume full responsibility for the Certificate.

8. Issue or endorsement of Certificate to foreign vessel.— (1) The Director-General may, at the request of the Administration of a vessel concerned, cause such a vessel to be surveyed and, if satisfied that the provisions of Annex I are complied with, issue an International Oil Pollution Prevention Certificate to that vessel, and where appropriate, endorse or authorise the endorsement of that Certificate on the vessel, in accordance with the provisions of these rules.

(2) Where a Certificate is issued under sub-rule (1), the Director-General shall transmit a copy of the same along with the copy of the survey report to the administration concerned.

(3) A Certificate issued under sub-rule (1) shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the administration concerned and it shall have the same force and receive the same recognition as Certificate issued under rule 8.

(4) Where the survey is to be carried out for an Indian vessel which is in the jurisdiction of the Administration of another State, the Director-General may request that administration to carry out a survey in accordance with the provisions of the Convention and issue an International Oil Pollution Prevention Certificate, if such Administration is authorised to do the same.

(5) No International Oil Pollution Prevention Certificate or International Oil Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-Self-Propelled Barges shall be issued to a vessel which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

9. Issue of exemption Certificate for Unmanned Non-Self-Propelled Barges.— (1)The owner or operator of a vessel shall apply to the Director-General, enclosing the General Arrangement Plan, Capacity Plan and such other plans or information as may be required;

(2) The Director-General shall review the plans and information submitted under sub-rule (1), to verify compliance and carry out a survey of the barge to confirm that the actual arrangements on board correspond to the Unmanned Non-Self-Propelled Barges.

(3) Where the Director-General is satisfied with the verification and survey conducted under sub-rule (2), he shall issue an International Oil Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-Self-Propelled Barges.

(4) The exemption granted under this rule shall cease to have effect, and the exemption Certificate shall be withdrawn or cancelled, where the barge is not an Unmanned Non-Self-Propelled Barge or where any arrangements are fitted or used which could generate oil or oily mixture, unless the barge is thereafter surveyed and certified in accordance with these rules.

(5) No such Certificate shall be issued to a vessel or barge entitled to fly the flag of a State which is not a Party to the Convention.

10. Form of Certificate.— (1) The International Oil Pollution Prevention Certificate shall be in accordance with Form I of the Third Schedule and be supplemented with Form-A or Form-B, as the case may be.

(2) The Indian Oil Pollution Prevention Certificate issued under rule 8 shall be in accordance with Form-II of the Third Schedule and be supplemented with Form-A or Form- B, as the case may be.

(3) The International Oil Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges shall be issued in the Form specified in the Fifth Schedule.

11. Duration and validity of Certificate.— (1) An International Oil Pollution Prevention Certificate and an Indian Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period of five years.

(2) Notwithstanding anything contained in sub-rule (1), when the renewal survey is completed —

(a) within three months before the expiry of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of renewal survey for a period of five years from the date of expiry of the existing Certificate;

(b) after the expiry date of the existing Certificate, the new Certificate shall be valid from the date of completion of such renewal survey for a period of five years from the date of expiry of the existing Certificate;

(c) 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 for a period of five years from the date of completion of such renewal survey.

(3) If a Certificate is issued for a period of less than five years, the Director-General may extend the validity of the Certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in sub-rule (1):

Provided that the surveys referred to in clauses (c) and (d) of sub-rule (1) of rule 6, which are required to be carried out when a Certificate is issued for a period of five years, shall also be carried out as may be appropriate.

(4) If a renewal survey has been completed and a new Certificate cannot be issued or placed on board the vessel before the expiry date of the existing Certificate, the Director-General may endorse the existing Certificate and such Certificate shall be accepted as valid for a further period of five months from the expiry date.

(5) If, at a time when the Certificate expires, a vessel is not in the port in which it is to be surveyed, or in such other cases as it deems proper and reasonable so to do, the Director-General may, extend the period of validity of the Certificate:

Provided that such extension shall be granted only for the purpose of allowing the vessel to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed:

Provided further that such extension shall not be granted for a period longer than three months:

Provided also that a vessel to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled to leave that port without having a new Certificate and such new Certificate issued after the renewal survey is completed, shall be valid for a maximum period of five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

(6) Where a Certificate issued to a vessel engaged on short voyages has not been extended under sub-rule (4), the Director-General may extend the period of grace up to one month from the date of expiry stated thereon and the new Certificate issued after the renewal survey is completed shall be valid for a period of five years from the date of expiry of the existing Certificate before the extension was granted.

(7) Under such special circumstances as may be determined by the Director-General, the new Certificate shall be issued for a period of five years from the date of completion of the renewal survey and not from the date of expiry of the existing Certificate as provided in clause (b) of sub-rule (2), sub-rules (5) and (6).

(8) If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in rule 6, 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 as required by sub-rule (1) of rule 6, shall be completed at the intervals specified therein using the new anniversary date; and

(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 specified under sub-rule (1) of rule 7, are not exceeded.

(9) A Certificate issued under rule 8 or rule 9 shall cease to be valid in any of the following cases, namely:-

(a) if the surveys specified under sub-rule (1) of rule 6, are not completed within the period specified thereunder; or

(b) if the Certificate is not endorsed in accordance with clauses (c) and (d) of sub-rule (1) of rule 6; or

(c) upon a transfer of the vessel to another State:

Provided that if a request is made by the Administration concerned within three months after such transfer has taken place, the Director-General shall, as soon as possible, transmit to that Administration, copies of the Certificate carried by the vessel before such transfer and copies of survey reports, if available:

Provided further thatin case of a transfer of a vessel from the flag of another State, the Director-General shall issue a new Certificate to such a vessel only if he is fully satisfied that the vessel is in compliance with the requirements of sub-rules (9) and (10) of rule 6.

12. Reception Facilities.— Every port shall provide reception facilities in accordance with Chapter IV of the First Schedule.

13. Polar waters.— Vessels operating in polar waters shall comply with the environment-related provisions contained in the Introduction and Chapter 4 of Part II-A of the Polar Code, in addition to any other requirements of these rules.

14. Port State Control on operational requirements.— (1)A vessel when in a port or an offshore terminal in India shall be subject to inspection by an authorised surveyor concerning operational requirements under these rules, 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 sub-rule (1), the authorised surveyor shall take such steps as to ensure that the vessel shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of these rules.

(3) Nothing in this rule shall be construed to limit the rights and obligations of the Director-General carrying out control over operational requirements specifically provided for in the Act or the rules made thereunder, or the Convention.

15. Penalty.— (1)Any contravention of these rules or failure to comply with any requirement thereof shall be liable to penalties as specified in the Act.

(2) Any person who operates any vessel in contravention of the provisions of these rules, and for which no specific penalty is provided under sub-section (2) of section 281 of the Act, shall be liable to penalty which may extend to fifty thousand rupees, and if the breach is a continuing one, with further penalty which may extend to five thousand rupees for every day after the first day during which the breach continues.

(3) The imposition of any penalty under this rule shall not absolve the owner or master from the requirement of rectifying the non-compliance.

16. Fees. — The fees for surveys and issue of Certificates under these rules shall be in accordance with the applicable rules made under the Act on survey, audit and certification) Rules, 2026.

The First Schedule

[*See* rules 2, 3, 4, 5 and 13]

CHAPTER I
REQUIREMENTS FOR MACHINERY SPACES OF ALL VESSELS

PART-A
CONSTRUCTION

1. Tanks for oil residues or sludge. —

(1) Unless indicated otherwise, this paragraph applies to every vessel of 400 gross tonnage and above except clause (e) of sub-paragraph (3), which should only be applied as far as is reasonable and practicable to vessels delivered on or before 31st December, 1979.

(2) Oil residues or sludge may be disposed of directly from the oil residues or sludge tanks to reception facilities through the standard discharge connection referred to in paragraph 3, or to any other approved means of disposal of oil residue or sludge, such as an incinerator, auxiliary boiler suitable for burning oil residues or sludge or other acceptable means which shall be annotated in item 3.2 of the Supplement to IOPP Certificate Form A or Form B.

(3) Oil residue or sludge tanks shall be provided and—

(a) be of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues or sludge which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of these rules.

(b) be provided with a designated pump that is capable of taking suction from the oil residues or sludge tanks for disposal of oil residue or sludge by means as described in sub-paragraph (2);

(c) have no discharge connections to the bilge system, oily bilge water holding tanks, tank top or oily water separators, except that—

(i) the tanks 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

(ii) 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 paragraph 3 and the connection of both systems shall not allow for the transfer of sludge to the bilge system;

(d) not be arranged with any piping that has direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in paragraph 3 and

(e) be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities.

(4) Vessels constructed before 1st January, 2017 shall be arranged to comply with clause (c) of sub-paragraph (3) not later than the first renewal survey carried out on or after 1st January, 2017.

2. Oil fuel tank protection.—

(1)This paragraph shall apply to all vessels with an aggregate oil fuel capacity of 600 m^3 and above which are delivered on or after 1st August, 2010.

(2) The application of this paragraph in determining the location of tanks used to carry oil fuel shall be subjected to the provisions of paragraph 9.

(3) For the purposes of this paragraph,

(a) "Oil fuel" means any oil used as fuel oil in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the vessel in which such oil is carried;

(b) "Load line draught (d_S)" means 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 vessel;

(c) "Light vessel draught" means the moulded draught amidships corresponding to the lightweight;

(d) "Partial load line draught (d_P)" means the light vessel draught plus 60% of the difference between the light vessel draught and the load line draught (d_S) and the partial load line draught (d_P) shall be measured in metres;

(e) "Waterline (d_B)" means the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth DS;

(f) "Breadth (B_S)" means the greatest moulded breadth of the vessel, in metres, at or below the deepest load line draught (d_S);

(g) "Breadth (B_B)" means the greatest moulded breadth of the vessel, in metres, at or below the waterline (d_B);

(h) "Depth (d_S)" means the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side and for the purpose of the application, "upper deck" means the highest deck to which the watertight transverse bulkheads except aft peak bulkheads extend;

(i) "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 and in vessels designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured, it shall be parallel to the designed waterline and the length (L) shall be measured in metres;

(j) "Breadth (B)" means the maximum breadth of the vessel, in metres, measured amidships to the moulded line of the frame in a vessel with a metal shell and to the outer surface of the hull in a vessel with a shell of any other material;

(k) "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;

(l) "Small oil fuel tank" means an oil fuel tank with a maximum individual capacity not greater than 30 m^3;

(m) "C" means the vessel's total volume of oil fuel, including that of the small oil fuel tanks, in m^3, at 98% tank filling;

(n) Oil fuel capacity" means the volume of a tank in m^3, at 98% filling.

(4) The provisions of this paragraph shall apply to all oil fuel tanks except small oil fuel tanks, provided that the aggregate capacity of such excluded tanks is not greater than 600 m^3.

(5) Individual oil fuel tanks shall not have a capacity of over 2,500 m^3.

(6) For vessels, other than self-elevating drilling units, having an aggregate oil fuel capacity of 600 m^3 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 m

Where, 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.

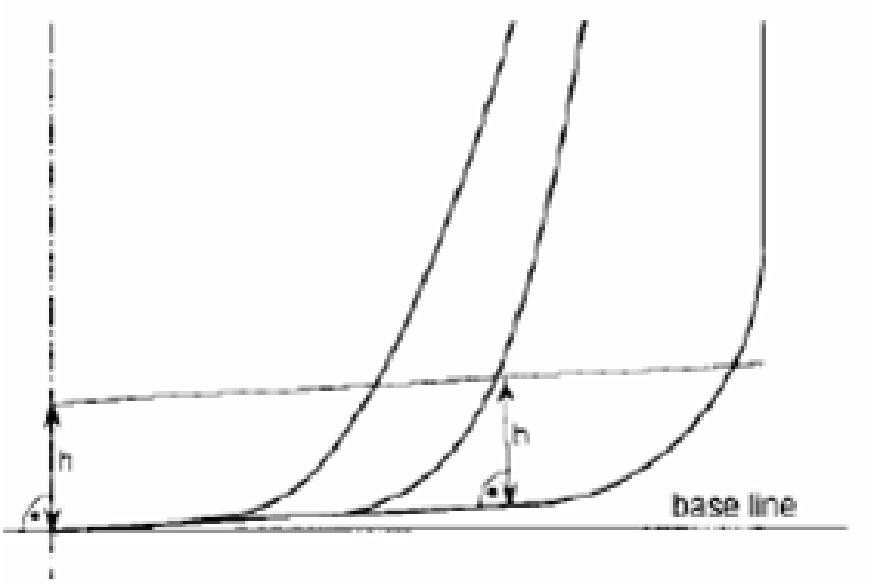


Figure 1 – ***Oil fuel tank boundary lines for the purposes of sub-paragraph (6)***

(7) For vessels having an aggregate oil fuel capacity of 600 m³ or more, but less than 5,000 m³, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in Figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.4 + 2.4\ C/20{,}000\ m$$

Where the minimum value of w = 1.0 m, but for individual tanks with an oil fuel capacity of less than 500 m³, the minimum value is 0.76 m.

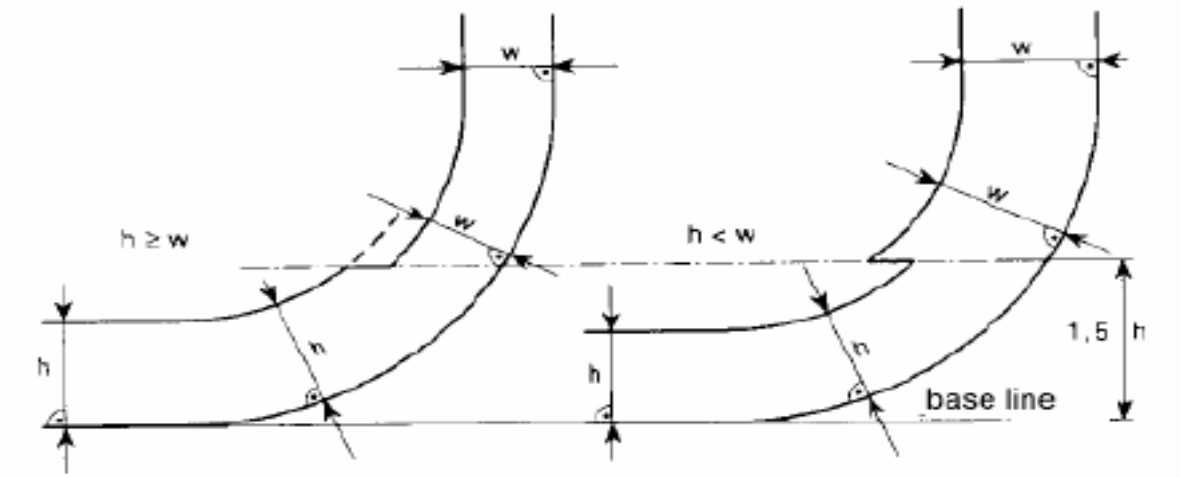


Figure 2 – ***Oil fuel tank boundary lines for the purpose of sub-paragraphs (7) and (8)***

(8) For vessels having an aggregate oil fuel capacity of 5,000 m³ and over, oil fuel tanks shall be located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in Figure 2, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$w = 0.5 + C/20{,}000$ m or

w = 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of w = 1.0 m

(9) Lines of oil fuel piping located at a distance from the vessel's bottom of less than h, as defined in sub-paragraph (6), or from the vessel's side less than w, as defined in sub-paragraphs (7) and (8), shall be fitted with valves or similar closing devices within or immediately adjacent to the oil fuel tank and 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 and 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) As an alternative to sub-paragraph (6) or sub-paragraph (7) or sub-paragraph (8), vessels shall comply with the accidental oil fuel outflow performance standard specified below, namely:-

(a) 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:

$OM \leq 0.0157\text{-}1.14E\text{-}6 \cdot C$ for $600\ m^3 \leq C < 5{,}000\ m^3$

$OM \leq 0.010$ for $C \geq 5{,}000\ m^3$

where: OM = mean oil outflow parameter; and

C = total oil fuel volume;

(b) the following general assumption shall apply when calculating the mean oil outflow parameter, namely:-

(i) the vessel shall be assumed loaded to the partial load line draught d_p without trim or heel;

(ii) all oil fuel tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity;

(iii) the nominal density of the oil fuel (ρ_n) shall generally be taken as 1,000 kg/m³ and if the density of the oil fuel is specifically restricted to a lesser value, the lesser value may be applied; and

(iv) for the purpose of these outflow calculations, the permeability of each oil fuel tank shall be taken as 0.99, unless proven otherwise;

(c) the following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters, namely:-

(i) 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 OM, as follows:

$OM = (0.4\ O_{MS} + 0.6\ O_{MB})/C$

where:

O_{MS}= mean outflow for side damage, in m³;

O_{MB}= mean outflow for bottom damage, in m³; and

C = total oil fuel volume;

(ii) 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 m³.

(d) the mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

$$O_{MS} = \sum_{i}^{n} P_{s(i)}\, O_{s(i)}\ [m^3]$$

where:

i = represents 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 clause (f);

$O_{s(i)}$ = the outflow, in m³, from side damage to oil fuel tank i, which is assumed equal to the total volume in oil fuel tank i at 98% filling;

(e) the mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

(i) $$O_{MB\,(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)}\, O_{B(i)}\, C_{DB(i)}\ [m^3]$$

where:

i = represents 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 clause (g);

$O_{B(i)}$ = the outflow from oil fuel tank i, in m³, calculated in accordance with sub-clause (iii); and

$C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in item (D) of sub-clause (iii);

(ii) $$O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)}\, O_{B(i)}\, C_{DB(i)}\ [m^3]$$

where:

i, n, $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in sub-clause (i) above

$O_{B(i)}$ = the outflow from oil fuel tank i, in m^3, after tidal change;

(iii) 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, namely:-

(A) the vessel 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;

(B) the oil fuel level after damage shall be calculated as follows:

$$h_F = \{(d_P + t_C - Z_l)\,(P_S)\}/P_n$$

where:

h_F = height of the oil fuel surface above Z_l, in m;

t_C = tidal change, in m. Reductions in tide shall be expressed as negative values;

Z_l = height of the lowest point in the oil fuel tank above the baseline, in m;

P_s = density of seawater, to be taken as 1,025 kg/m^3; and,

P_n = nominal density of the oil fuel, referred to in sub-clause (iii) of clause (b);

(C) 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:

$O_{B\,(i)} = H_W \,.\, A$

where:

H_W = 1.0 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,

Where, "H_W" is to be measured upwards from the midship flat bottom line and 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.

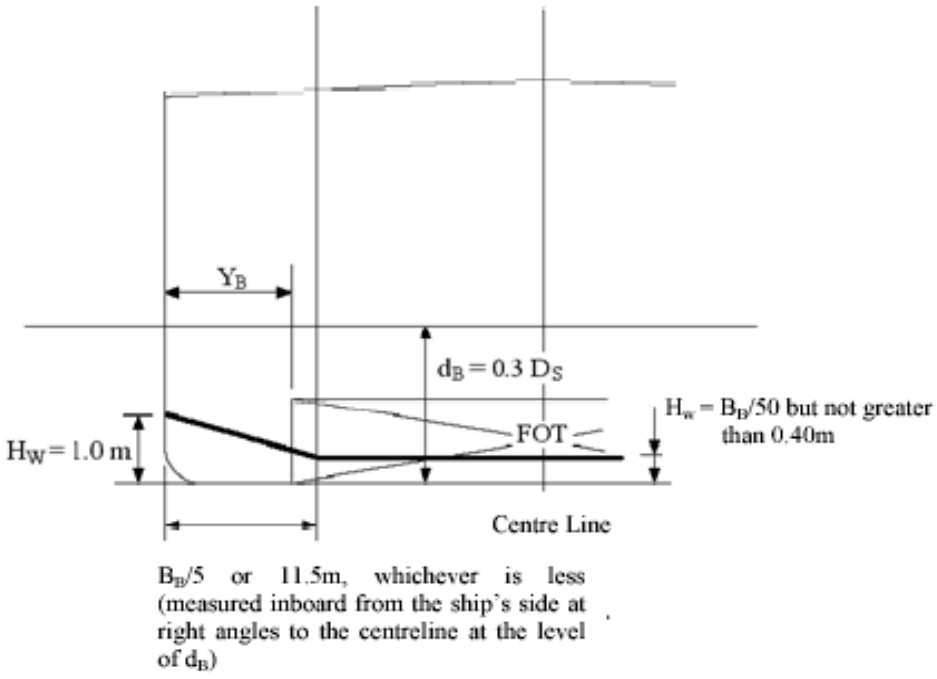


Figure 3 – ***Dimensions for calculation of the minimum oil outflow for the purpose of (C) of sub-clause (iii) of clause (e).***

(D) in the case of bottom damage, a portion from the outflow from an oil fuel tank may be captured by non-oil compartments and 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.

(f) the probability P_S of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

(i) $P_S = P_{SL} \times P_{SV} \times P_{ST}$

where:

$P_{SL} = (1 – P_{Sf} – P_{Sa})$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;

$P_{SV} = (1 – P_{Su} – P_{Sl})$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_l and Z_u;

$P_{ST} = (1 – P_{Sy})$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y;

(ii) 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 sub-clause (iii), and P_{Sy} shall be calculated from the formulas provided in the said sub-clause (iii), 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:

Provided that 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 m:

Provided further hat for symmetrical tank arrangements, damages are considered for one side of the vessel only, in which case, all "y" dimensions are to be measured from that side and for asymmetrical arrangements, reference is made to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organisation:

Provided also that, 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.

(iii) Table of Probabilities for side damage

X_a/L	P_{Sa}		X_f/L	P_{Sf}		Z_1/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	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:

$P_{Sy} = (24.96 – 199.6\ y/B_S)\ (y/B_S)$ for $y/B_S \leq 0.05$

$P_{Sy} = 0.749 + \{5 – 44.4\ (y/B_S – 0.05)\}\ \{(y/B_S) – 0.05\}$ for $0.05 < y/B_S < 0.1$

$P_{Sy} = 0.888 + 0.56\ (y/B_S - 0.1)$ for $y/B_S \geq 0.1$

P_{Sy} is not to be taken greater than 1.

(g) the probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:

(i) $P_B = P_{BL} \times P_{BT} \times P_{BV}$

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;

(ii) 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 sub-clause (iii) of clause (f), and P_{Bz} shall be calculated from the formulas provided in sub-clause (iii) of clause (f):

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:

Provided that compartment boundaries X_a, X_f, Y_p, Y_s and z shall be developed as follows:

X_a and X_f as referred in sub-clause (ii) of clause (f);

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 vessel'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 vessel'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.

(iii) 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:

$P_{Bz} = (14.5 – 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ for $z/D_S \leq 0.1$

$P_{Bz} = 0.78 + 1.1\ \{(z/D_S - 0.1)\}$ for $z/D_S > 0.1$

P_{Bz} is not to be taken greater than 1.

(h) 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 sub-paragraph (6) and no closer to the side shell plating than the applicable minimum value of w in sub-paragraph (7) or sub-paragraph (8).

(12) In approving the design and construction of vessels to be built in accordance with this Schedule, the Director-General 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. Standard Discharge Connection.— To enable pipes of reception facilities to be connected with the vessel'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, namely:-

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 shall be 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 6 kg/cm^2. 600 kPa	

PART-B

EQUIPMENT

4. Oil filtering equipment.—

(1) Except as specified in sub-paragraph (3), any vessel of 400 gross tonnage and above but less than 10,000 gross tonnages shall be fitted with oil filtering equipment in accordance with sub-paragraph (6):

Provided that any such vessel, which may discharge into the sea ballast water retained in oil fuel tanks in accordance with sub-paragraph (2) of paragraph 6 shall comply with the provisions of sub-paragraph (2).

(2) Except as specified in sub-paragraph (3), any vessel of ten thousand gross tonnages and above shall be fitted with oil filtering equipment in accordance with sub-paragraph (7).

(3) Vessels, such as hotel vessels, storage vessels, etc., which are stationary except for non-cargo-carrying relocation voyages, shall not be provided with oil filtering equipment:

Provided that such vessels shall be provided with a holding tank of volume adequate, to the satisfaction of the Director-General, for the total retention on board of the oily bilge water for subsequent discharge to reception facilities.

(4) The Director-General shall ensure that vessels of less than 400 gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixture or discharge them in accordance with the requirements of sub-paragraph (6) of paragraph 5.

(5) The Director-General may waive the provisions of sub-paragraphs (1) and (2) with regard to –

(a) any vessel engaged exclusively on voyages within special areas or Arctic waters; or

(b) any vessel certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft (or otherwise within the scope of these rules 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 or cargo-carrying relocation voyages for these vessels:

Provided that the following conditions shall be complied with, namely:–

(i) the vessel is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Director-General, 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 Director-General has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the vessel calls at;

(iv) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the vessel is exclusively engaged on the voyages within special areas or Arctic waters or has been accepted as a high-speed craft for the purpose of this paragraph and the service is identified; and

(v) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book Part I.

(6) The oil filtering equipment referred to in sub-paragraph (1) shall be of a design approved by the Central Government and shall be such as shall ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content not exceeding fifteen parts per million:

Provided that in considering the design of such equipment, the Director-General shall have regard to the specification recommended by the Organisation.

(7) The oil filtering equipment referred to in sub-paragraph (2) shall comply with the provisions of sub-paragraph (6) and in addition, it shall be provided with alarm arrangements to indicate when the level cannot be maintained and such 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 fifteen parts per million:

Provided that in considering the design of such equipment and arrangement, the Director-General shall have regard to the specification recommended by the Organisation.

PART - C

CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGE OF OIL

5. Control of discharge of oil.—

(1) Subject to the provisions of rule 5 and sub-paragraphs (2), (3) and (6) of this paragraph, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from vessels shall be prohibited.

Discharges outside special areas except in Arctic waters

(2) Any discharge of oil or oily mixtures into the sea, outside special areas, from vessels of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied, namely:-

(a) the vessel is proceeding en route;

(b) the oily mixture is processed through an oil filtering equipment in accordance with the requirements of paragraph 4;

(c) the oil content of the effluent without dilution does not exceed fifteen parts per million;

(d) the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges on oil tankers; and

(e) the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

Discharges in special areas

(3) Any discharge of oil or oily mixtures into the sea, in special areas, from vessels of 400 gross tonnages and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied, namely:-

(a) the vessel is proceeding en route;

(b) the oily mixture is processed through an oil filtering equipment in accordance with the requirements of sub-paragraph (7) of paragraph 4;

(c) the oil content of the effluent without dilution does not exceed fifteen parts per million;

(d) the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges on oil tankers, and

(e) 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 vessel shall be prohibited.

(5) Nothing in these rules shall prohibit a vessel on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside a special area in accordance with the provisions of sub-paragraph (2).

Requirements for vessels of less than 400 gross tonnage in all areas except the Antarctic area and Arctic waters

(6) In all areas except the Antarctic area, in the case of a vessel 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, namely:-

(a) the vessel is proceeding en route;

(b) the vessel has in operation equipment of a design approved by the Central Government that shall ensure that the oil content of the effluent without dilution does not exceed fifteen parts per million;

(c) the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges on oil tankers; and

(d) the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

General Requirements

(7) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a vessel or its wake, the Director-General shall, to the extent possible, promptly investigate the facts bearing on the issue as to whether there has been a violation of the provisions of these rules and such investigation shall include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the vessel, 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 these rules.

(9)The oil residues, which cannot be discharged into the sea in compliance with this paragraph, shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

6. Segregation of oil and ballast water and carriage of oil in forepeak tanks. —

(1) Except as provided in sub-paragraph (2), in vessels delivered after 31st December, 1979 of 4000 gross tonnage and above other than oil tankers, and in oil tankers delivered after 31st December, 1979 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 accordance with paragraph 5 using the equipment specified in sub-paragraph (2) of paragraph 4, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

(3) In a vessel of 400 gross tonnage and above, for which the building contract is placed after 1st 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 1st July, 1982, oil shall not be carried in a forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.

(4) All vessels other than those subjected to the provisions of sub-paragraphs (1) and (3) shall comply with the provisions of those sub-paragraphs as far as are reasonable and practicable.

7. Oil Record Book, Part I - Machinery Space Operations. —

(1) Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every vessel of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, Part I -Machinery Space Operations:

Provided that the Oil Record Book Part I, whether as a part of the vessel's official log-book or as an electronic record book which shall be approved by the Administration taking into account the guidelines developed by the Organisation, or otherwise, shall be in the form specified in the Fourth Schedule.

(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 take place in the vessel, namely, —

(a) ballasting or cleaning of oil fuel tanks;

(b) discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;

(c) collection and disposal of oil residue or sludge;

(d) discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and

(e) bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

(3) In the event of discharge of oil or oily mixture as referred to in rule 5 or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that rule, a statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, such discharge.

(4) Each operation described in sub-paragraph (2) 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 and each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page or group of electronic entries shall be signed by the master of the vessel.

(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 vessels under tow, shall be kept on board the vessel and it shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(7) The surveyor or the authorised person may inspect the Oil Record Book Part I on board any vessel to which these rules apply while the vessel is in an Indian port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the vessel to certify that the copy is a true copy of such entry.

(8) Any copy so made which has been certified by the master of the vessel as a true copy of an entry in the vessel's Oil Record Book Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry.

(9) The inspection of an Oil Record Book Part I and the taking of a certified copy by the competent authority shall be performed as expeditiously as possible without causing the vessel to be unduly delayed and the provisions of sub-section (2) of section 135 of the Act shall accordingly, apply.

CHAPTER II

REQUIREMENTS FOR THE CARGO AREA OF OIL TANKERS

PART – A

CONSTRUCTION

8. Segregated ballast tanks. —

(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 1st June, 1982, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the provisions of sub-paragraphs (2), (3) and (4), or (5) as appropriate.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the vessel may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for ballast water except as provided in sub-paragraph (3) or sub-paragraph (4):

Provided that in all cases, the capacity of segregated ballast tanks shall be such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the vessel's draughts and trim shall meet the following requirements, namely: —

(a) the moulded draught amidships (d_m) in metres (without taking into account any vessel's deformation) shall not be less than:

d_m = 2.0 + 0.02L;

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (d_m) as specified in clause (a), in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and

(c) 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. —

(a) on 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 vessel; and

(b) 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 sub-paragraph (2), provided that such operation of the oil tanker falls under the exceptional cases as established by the Organisation:

Provided that such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with the requirements of paragraph 24 and an entry shall be made in the Oil Record Book Part II referred to in paragraph 26.

(4) In the case of crude oil tankers, the additional ballast permitted in sub-paragraph (3) shall be carried only in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with paragraph 25 before departure from oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (2), the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Director-General.

(6) Subject to the provisions of sub-paragraph (7), every crude oil tanker of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1st June, 1982 shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of sub-paragraphs (2) and (3).

(7) Crude oil tankers referred to in sub-paragraph (6) may, in lieu of being provided with segregated tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with paragraphs 23 and 25 unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(8) Every product carrier of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1st June 1982, shall be provided with segregated ballast tanks and comply with the requirements of sub-paragraph (2) and (3), or alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the following provisions, namely:-

(a) the product carrier shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast, to meet the requirements of sub-paragraphs (2) and (3);

(b) the arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements specified by the Director-General which shall contain all the provisions of the revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Organisation;

(c) every product carrier shall be equipped with oily-water separating equipment and an oil content monitoring and control system, including an oil content meter approved by the Director-General on the basis of specifications recommended by the Organisation, in accordance with the requirements of the Convention, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged;

(d) 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 and such Manual shall be approved by the Central Government and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in clause (b):

Provided that if an alteration affecting dedicated clean ballast, tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

(9) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with sub-paragraphs (1), (6) or (8) may be qualified as a segregated ballast tanker if it complies with the requirements of sub-paragraphs (2) and (3) or sub-paragraph (5), as may be appropriate.

(10) Oil tankers delivered on or before 1st June, 1982, shall have the following special ballast arrangements, namely:-

(a) where such tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in sub-paragraph (2) without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in sub-paragraph (6), provided that all of the following conditions are complied with, namely:-

(i) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Central Government;

(ii) agreement is reached between the Central Government and the Administration concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and

(iii) the International Oil Pollution Prevention Certificate or the Indian Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements;

(b) in no case shall ballast water be carried in oil tanks except on 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 vessel and such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with paragraph 24 and in accordance with the requirements of paragraphs 19, 21 and 22 and an entry shall be made in the Oil Record Book Part II referred to in paragraph 26;

(c) where the Director-General has endorsed a Certificate in accordance with sub-clause (iii) of clause (a), it shall communicate to the Organisation the particulars thereof for circulation to the State Parties.

(11) Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31st December, 1979 shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with sub-paragraphs (2), (3) and (4) or (5), as deemed appropriate.

(12) 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 1st June, 1982, except those tankers that meet the requirements of

paragraph 9, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of sub-paragraph (2), which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of sub-paragraphs (13), (14) and (15) 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 requirements:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J\,[L_t\,(B + 2D)]$$

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 vessel in metres as defined in clause (h) of sub-rule (1) of rule 2,

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 vessels 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 2,00,000 tonnes deadweight and above, subject to the provisions of sub-paragraph (14) of this paragraph.

For intermediate values of deadweight, the value of J shall be determined by interpolation.

Note.— Whenever symbols given in this sub-paragraph appear in this paragraph, they shall have the meaning assigned to them in this sub-paragraph.

(14) For tanker of 2,00,000 tonnes deadweight and above, the value of J may be reduced as follows, namely:-

$$J_{reduced} = \left(J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4O_A}\right)\right) \text{or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where,

a = 0.25 for oil tankers of 2,00,000 tonnes deadweight,

a = 0.40 for oil tankers of 3,00,000 tonnes deadweight,

a = 0.50 for oil tankers of 4,20,000 tonnes deadweight and above.

For intermediate values of deadweight, the value of *a* shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in clause (a) of sub-paragraph (1) of paragraph 15,

O_s = as defined in clause (b) of sub-paragraph (1) of paragraph 15,

O_A = the allowable oil outflow as required by sub-paragraph (2) of paragraph 16.

(15) In the determination of PA_c and PA_s for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks, the following shall apply, namely:-

(a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the vessel's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres and the width shall be measured inboard from the vessel's side at right angles to the centerline and 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

(b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space, shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser and where a lesser depth is provided, the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_s:

Provided that 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.

9. Double Hull and Double Bottom requirements for oil tankers delivered on or after 6th July, 1996.—

(1) This paragraph shall apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above delivered on or after 6th July, 1996.

(2) Every oil tanker of five thousand tonnes deadweight and above shall —

(a) in lieu of sub-paragraphs (12) to (15) of paragraph 8, as applicable, comply with the requirements of sub-paragraph (3), unless it is subject to the provisions of sub-paragraphs (4) and (5); and

(b) if applicable, comply with the requirements of sub-paragraph (7) of paragraph 18.

(3) The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows, namely:-

(a) wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the vessel's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted, and shall be arranged in such a way 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:

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

$w = 2.0$ m, whichever is the lesser.

Where the minimum value of $w = 1.0$ m;

(b) at any cross-section, the depth of each double bottom tank or space shall be such that 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:

$h = B/15$ (m) or

$h = 2.0$ m, whichever is the lesser.

Where the minimum value of $h = 1.0$ m;

(c) when the distance h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding 1.5h above the baseline as shown in figure 1;

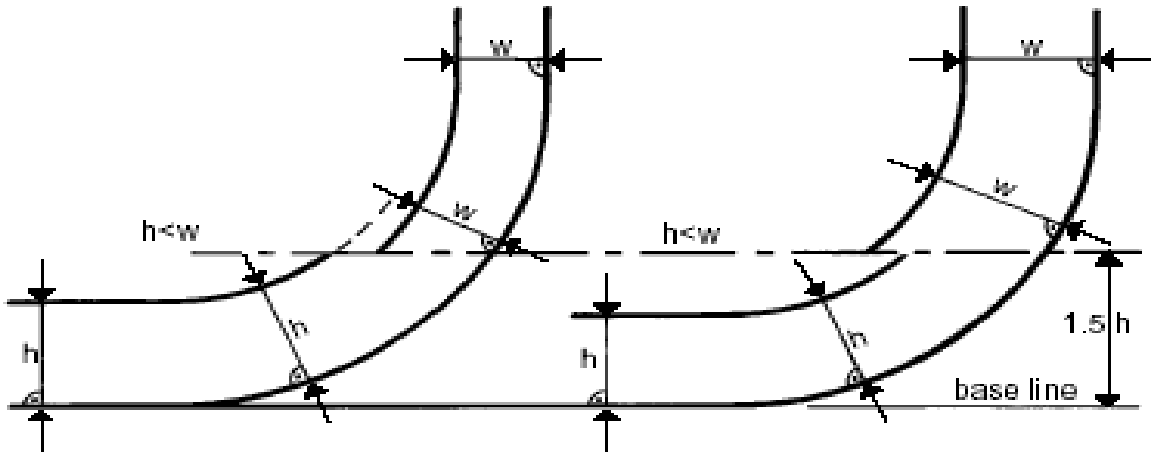


Figure 1 – ***Cargo tank boundary lines for the purpose of sub-paragraph (3)***

(d) 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 paragraph 8, and wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet those requirements shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length, while any additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, and similar purposes, may be located anywhere within the vessel;

(e) 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;

(f) ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks and cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks:

Provided that the Director-General may exempt the same for short lengths of piping, if they are completely welded or equivalent.

(4) The following shall apply to double bottom tanks or spaces, namely: -

(a) double bottom tanks or spaces as required by clause (b) of sub-paragraph (3) 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/m^3

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres

ρ_s = density of seawater in kg/m^3

p = maximum set pressure above atmospheric pressure (gauge 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 fulfill the above requirements shall be located at a height not less than B/6 or 6m, 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 referred to in clause (a) of sub-paragraph (3) except that, below a level 1.5h above the baseline where h is as defined in clause (b) of sub-paragraph (3), 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 sub-paragraph (3), provided that such methods ensure 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 Organisation. [1]

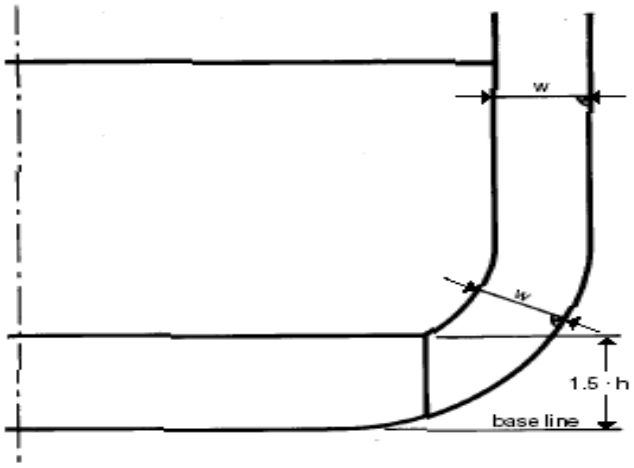


Figure 2 – ***Cargo tank boundary lines for the purpose of sub-paragraph (4)***

(6) Every oil tanker of less than 5,000 tonnes deadweight shall comply with sub-paragraphs (3) and (4), or shall-

(a) be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in clause (b) of sub-paragraph (3) complies with the following:

$h = B/15(m)$

with a minimum value of h = 0.76 m;

where 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

(b) be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed $700m^3$ unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with clause (a) of sub-paragraph (3), complying with the following:

$w = 0.4 + \frac{2.4\,DW}{20{,}000}$ (m) with a minimum value of w = 0.76 m.

[1] Refer to the Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organisation by resolution MEPC.110(49)

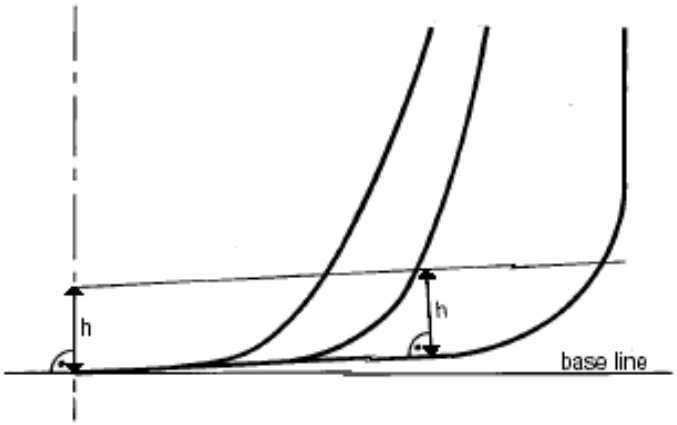


Figure 3 – ***Cargo tank boundary lines for the purpose of sub-paragraph(6)***

(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 from time to time and 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 centerline 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 these rules, the Director-General 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.

10. Double Hull and Double Bottom requirements for oil tankers delivered before 6th July, 1996. —

(1) Unless expressly provided otherwise this paragraph shall,—

(a) apply to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above, which are delivered before 6th July, 1996;

(b) not apply to oil tankers complying with paragraph 9 of this Schedule andsub-paragraph 7 of paragraph 18 of this Schedule, which are delivered before 6th July, 1996; and

(c) not apply to oil tankers covered by clause (a) which comply with the provisions of clauses (a) and (b) of sub-paragraph (3) or sub-paragraph (4) or sub-paragraph (5) of paragraph 9:

Provided that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the vessel side and bottom plating may not be met in all respects:

Provided further that in such 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 centerline shall comply with the provisions of clause (b) of sub-paragraph (15) of paragraph 8.

(2) For the purposes of this paragraph,—

(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 340ºC when tested by the American Society for Testing and Materials' Standard Test Method (Designation D86) or equivalent method acceptable to the Organisation;

(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 or heavier than the American

Society for Testing and Materials' Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) acceptable to the Organisation.

(3) For the purposes of this paragraph, oil tankers shall consist of the following categories, namely:—

(a) "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 1st June, 1982;

(b) "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 1st June, 1982; and

(c) "Category 3 oil tanker" means an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above but less than that specified in clauses (a) and (b).

(4) An oil tanker to which this paragraph applies shall have complied with the requirements of sub-paragraphs (2) to (5), (7) and (8) of paragraph 9 and sub-paragraph (7) of paragraph 18 not later than 5th April, 2005 or the anniversary of the date of delivery of the vessel on the date or in the year specified in the following table:—

Table

Category of oil tanker	Date or year
Category 1	5th April, 2005 for vessels delivered on 5th April, 1982 or earlier 2005 for vessels delivered after 5th April, 1982
Category 2 and Category 3	5th April, 2005 for vessels delivered on 5th April, 1977 or earlier 2005 for vessels delivered after 5th April, 1977 but before 1st January, 1978 2006 for vessels delivered in 1978 and 1979 2007 for vessels delivered in 1980 and 1981 2008 for vessels delivered in 1982 2009 for vessels delivered in 1983 2010 for vessels delivered in 1984 or later

(5) Notwithstanding anything contained in sub-paragraph (4), in the case of a Category 2 or Category 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 fulfill conditions for being exempted from the provisions of clause (c) of sub-paragraph (1), the Director-General may allow continued operation of such a vessel beyond the date specified in sub-paragraph (4):

Provided that -

(a) the vessel was in service on 1st July, 2001;

(b) the Director-General is satisfied by verification of the official records that the vessel complied with the conditions specified above;

(c) the conditions of the vessel specified above remain unchanged; and

(d) such continued operation does not go beyond the date on which the vessel reaches twenty-five years after the date of its delivery.

(6) A Category 2 or Category 3 oil tanker of 15 years and above after the date of its delivery shall comply with the Condition Assessment Scheme adopted by the Director-General.

(7) The Director-General may allow continued operation of a Category 2 or Category 3 oil tanker beyond the date specified in sub-paragraph (4), if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme warrant that, in the opinion of the Director-General, the vessel is fit to continue such operation:

Provided that the operation shall not have gone beyond the anniversary of the date of delivery of the vessel in 2015 or the date on which the vessel reaches twenty-five years after the date of its delivery, whichever is early.

(8) The Director-General,—

(a) who allows the application of sub-paragraph (5), or allows, suspends, withdraws or declines the application of sub-paragraph (7), to a vessel entitled to fly its flag, shall forthwith communicate to the Organisation for circulation to the State Parties, particulars thereof, for their information and appropriate action, if any;

(b) shall be entitled to deny entry of oil tankers, operating in accordance with the provisions of sub-paragraph (5) beyond the anniversary of the date of delivery of the vessel in 2015, or sub-paragraph (7), into the ports or offshore terminals under its jurisdiction:

Provided that in such cases, the Director-General shall communicate to the Organisation for circulation to the State Parties particulars thereof, for their information.

11. Prevention of oil Pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo. —

(1) This paragraph shall—

(a) apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo regardless of the date of delivery; and

(b) not apply to oil tankers covered by clause (a) which comply with clauses (a) and (b) of sub-paragraph (3) or sub-paragraph (4) or or sub-paragraph (5), of paragraph 9, provided that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the vessel side and bottom plating may not be met in all respects and 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 centerline shall comply with clause (b) of sub-paragraph (15) of paragraph 8.

(2) For the purposes of this paragraph, "heavy grade oil" means any of the following, namely:—

(a) crude oils having a density at 15° C higher than 900 kg/m³;

(b) 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

(c) bitumen, tar and their emulsions.

(3) An oil tanker to which this paragraph applies shall comply with the provisions of sub-paragraphs (4) to (8) in addition to complying with the applicable provisions of paragraph 10.

(4) Subject to the provisions of sub-paragraphs (5), (6) and (7), an oil tanker to which this paragraph applies, shall—

(a) if of 5,000 tonnes deadweight and above, have complied with the requirements of paragraph 19 not later than 5th April, 2005; or

(b) if of 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, be fitted with both double bottom tanks or spaces in accordance with the provisions of clause (a) of sub-paragraph (6) of paragraph 9, and wing tanks or spaces arranged in accordance with clause (a) of sub-paragraph (3) of paragraph 9 and comply with the requirement for distance "w" as referred to in clause (b) of sub-paragraph (6) of paragraph 9, not later than the anniversary of the date of delivery of the vessel 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 fulfill conditions for being exempted from the provisions of clause (b) of sub-paragraph (1) of this paragraph, the Director-General may allow continued operation of such a vessel beyond the date specified in sub-paragraph (4):

Provided that—

(a) the vessel was in service on 4th December, 2003;

(b) the Director-General is satisfied by verification of the official records that the vessel complied with the conditions specified above;

(c) the conditions of the vessel specified above remain unchanged; and

(d) such continued operation does not go beyond the date on which the vessel reaches 25 years after the date of its delivery.

(6) The Director-General may allow continued operation of an oil tanker of—

(a) 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 clause (b) of sub-paragraph (4), if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme referred to in sub-paragraph (6) of paragraph 10 warrant that, in the opinion of the Director-General, the vessel is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the vessel and provided that the operation shall not go beyond the date on which the vessel reaches twenty-five years after the date of its delivery.

(b) 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, carrying heavy grade oil as cargo, beyond the date specified in clause (b) of sub-paragraph (4), if in the opinion of the Director-General, the vessel is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the vessel, provided that the operation shall not go beyond the date on which the vessel reaches twenty-five years after the date of its delivery.

(7) The Director-General may exempt an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo from the provisions of this paragraph, if the oil tanker is—

(a) either 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 engaged in voyages exclusively within an area under the jurisdiction of another State Party, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under the jurisdiction of another State Party:

Provided that the State 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) The Director-General:—

(a) who allows, suspends, withdraws or declines the application of sub-paragraphs (5), (6) or (7) to a vessel entitled to fly its flag shall, forthwith communicate to the Organisation for circulation to the State Parties particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

(b) subject to the provisions of International law, shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of sub-paragraph (5) or (6), into the ports or offshore terminals under its jurisdiction, or deny vessel-to-vessel transfer of heavy grade oil in areas under its jurisdiction, except when it is necessary, for the purpose of securing the safety of a vessel, or saving life at sea and in such cases, it shall communicate to the Organisation for circulation to the Parties particulars thereof, for their information.

12. Pump-room bottom protection. —

(1) This paragraph applies to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above constructed on or after 1st January, 2007.

(2) The pump room shall be provided with a double bottom where 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 vessel's baseline measured at right angles to the vessel's baseline is not less than specified below:

$h = B/15(m)$ or

$h = 2m$, whichever is the lesser.

Where the minimum value of $h = 1m$.

(3) In case of pump-rooms whose bottom plate is located above the baseline by such minimum height required in sub-paragraph (2) (e.g., gondola stern design), there shall 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 sub-paragraphs (2) and (3) where the flooding of the pump-room would not render the ballast or cargo pumping system inoperative, a double bottom may not be fitted.

13. Accidental oil outflow performance. —

(1) This paragraph shall apply to oil tankers delivered on or after 1st January, 2010.

(2) For the purposes of this paragraph,—

(a) "Load line draught" (d_s) means 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 vessel and calculations pertaining to this paragraph shall be based on draught d_s, notwithstanding assigned draughts that may exceed d_s, such as the topical load line;

(b) "Waterline" (d_B) means the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth D_s.

(c) "Breadth" (B_s) means the greatest moulded breadth of the vessel, in metres, at or below the deepest load line draught d_s.

(d) "Breadth" (B_B) means the greatest moulded breadth of the vessel, in metres, at or below the waterline d_B.

(e) "Depth" (D_s) means the moulded depth, in metres, measured at mid length to the upper deck at side.

(f) "Deadweight" (DWT) and length (L) shall have the meanings are respectively assigned to them defined in clauses (n) and (s) of sub-rule (1) of rule 2.

(3) To provide adequate protection against oil pollution in the event of collision or stranding, the following shall be complied with. —

(a) For oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above, the mean oil outflow parameter shall be -

$O_M \leq 0.015$ for $C \leq 2,00,000\ m^3$

$O_M \leq 0.012 + (0.003/200,000)\ (400,000 - C)$ for $2,00,000\ m^3 < C < 400,000\ m^3$

$O_M \leq 0.012$ for $C \geq 4,00,000\ m^3$

for combination carriers between 5,000 tonnes deadweight and 2,00,000 m³ capacity, the mean oil outflow parameter may be applied, provided calculations are submitted to the satisfaction of the Director-General, demonstrating that, after accounting for its increased structural strength, the combination carrier has equivalent oil outflow performance to a standard double hull tanker of the same size having a $O_M \leq 0.015$.

$O_M \leq 0.021$ for $C \leq 1,00,000\ m^3$

$O_M \leq 0.015 + (0.006/1,00,000)\ (2,00,000 - C)$ for $1,00,000\ m^3 < C < 2,00,000\ m^3$

where:

O_M = mean oil outflow parameter

C = total volume of cargo oil, in m³, at 98% tank filling;

(b) for oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight, the length of each cargo tank shall not exceed 10m or one of the following values, whichever is the greater:

(i) 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

(ii) where a centerline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

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

(iii) where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

(A) for wing cargo tanks: 0.2L

(B) for centre cargo tanks:

(I) if $\frac{b_i}{B} \geq 0.2$L: 0.2L

(II) if $\frac{b_i}{B} < 0.2$L:

(iv) where no centerline longitudinal bulkhead is provided-

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

(v) where a centerline longitudinal bulkhead is provided-

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

Explanation. —'b_i' is the minimum distance from the vessel's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centerline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

(4) The following general assumptions shall apply when calculating the mean oil outflow parameter, namely:—

(a) the cargo block length extends between the forward and aft extremities of all tanks arranged for the carriage of cargo oil, including slop tanks;

(b) where this paragraph refers to cargo tanks, it shall be understood to include all cargo tanks, slop tanks and fuel tanks located within the cargo block length;

(c) the vessel shall be assumed loaded to the load line draught d_S without trim or heel;

(d) all cargo oil tanks shall be assumed loaded to ninety-eight per cent. of their volumetric capacity and the nominal density of the cargo oil (ρ_n) shall be calculated as follow:

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

(e) for the purposes of the 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;

(f) 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 referred to in clause (b) of sub-paragraph (3) of paragraph 9.

(5) The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters, namely:—

(a) 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:

$O_M = (0.4O_{MS} + 0.6O_{MB})/C$

where:

O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3; and

O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3;

(b) for bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and minus 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

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

where:

O_{MB} (0) = mean outflow for 0 m tide condition; and

$O_{MB\,(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3.

(6) The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:—

$$O_{MS} = C3\sum_{i}^{n} P_{S(i)}\, O_{S(i)} \quad (m^3)$$

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 clause (a) of sub-paragraph (8) of this paragraph;

$O_{S(i)}$ = 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 sub-paragraph (5) of paragraph 19 that any significant cargo volume will be retained; and

C_3 = 0.77 for vessels 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 paragraph. C_3 equals 1.0 for all other vessels or when $P_{S(i)}$ is developed in accordance with sub-paragraph (10).

(7) The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

(a) $O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}$ (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 clause (a) of sub-paragraph (9);

$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3, calculated in accordance with clause (c) of sub-paragraph (7) of paragraph 23; and

$C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in clause (d) of sub-paragraph (7) of paragraph 23.

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

where:

i, n, $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in clause (a) above;

$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3 after tidal change.

(c) 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, namely: —

(i) the vessel 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;

(ii) the cargo level after damage shall be calculated as follows:

$h_c = \{(d_S + t_c - Z_1)(\rho s) - (1{,}000p)/g\}/\rho_n$,

where:

h_c = the height of the cargo oil above Z_1, in metres;

t_c = the tidal change, in metres. Reductions in tide shall be expressed as negative values;

Z_1 = the height of the lowest point in the cargo tank above baseline, in metres;

ρ_s = density of seawater, to be taken as 1,000 kg/m^3;

p = if an inert gas system is fitted, the normal overpressure, in kilopascals, to be taken as not less than 5 kPa; if an inert gas system is not fitted, the overpressure may be taken as 0;

g = the acceleration due to gravity, to be taken as 9.81 m/s^2; and

ρ_n = nominal density of cargo oil, calculated in accordance with clause (d) of sub-paragraph (4) of this paragraph;

(iii) 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.

(d) In the case of bottom damage, a portion from the outflow from a cargo tank may be captured by non-oil compartments and 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:—

(a) $P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$

where:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f,

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$ = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_l and Z_u; and

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y;

(b) P_{Sa}, P_{Sf},, P_{Sl}, P_{Su} and P_{Sy} shall be determined by linear interpolation from the tables of probabilities for side damage provided in clause (c) of this sub-paragraph, 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_1 = 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, Zu is not to be taken greater than DS; and

y = The minimum horizontal distance measured at right angles to the centerline between the compartment under consideration and the side shell, in metres;

(c) 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

Note: P_{Sy} shall be calculated as follows.—

$P_{Sy} = (24.96 – 199.6y / B_S) (y/B_S)$ for $y/B_S < 0.05$

$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4(y/B_S – 0.05)\} (y/B_S – 0.05)$ for $0.05 < y/B_S < 0.1$

$P_{Sy} = 0.888 + 0.56(y/B_S – 0.1)$ for $y/B_S > 0.1$

PSy shall not be taken greater than 1.

(9) The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:—

(a) $P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$

where:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba}$ Probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f,

$P_{BL} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs}$ 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.

(b) P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bs} and P_{Bz} shall be determined by linear interpolation from the tables of probabilities for bottom damage provided in clause (c) of this sub-paragraph, 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, X_f are referred to in clause (b) of sub-paragraph (8);

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 vessel's centerline, 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 vessel's centerline, 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 meter.

(c) Tables 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. —

$P_{Bz} = (14.5 – 67z / D_S) (z/D_S)$ for $z / D_S \leq 0.1$

$P_{Bz} = 0.78 + 1.1 (z / D_S – 0.1)$ for $z / D_S > 0.1$

P_{Bz} shall not be taken greater than 1.

(10) A simplified probabilistic approach shall be used where a summation is carried out over the contributions to the mean outflow from each cargo tank and for certain designs, such as those characterised by the occurrence of steps or recesses in bulkheads or decks and for sloping bulkheads or a pronounced hull curvature or both, more rigorous calculations may be appropriate and, in such cases, one of the following calculation procedures may be applied, namely:—

(a) the probabilities referred to in sub-paragraphs (8) and (9) may be calculated with more precision through application of hypothetical sub-compartments;

(b) the probabilities referred to in sub-paragraphs (8) and (9) may may be calculated through direct application of the probability density functions contained in the Guidelines referred to in sub-paragraph (5) of paragraph 9; and

(c) the oil outflow performance may be evaluated in accordance with the method described in the Guidelines referred to in sub-paragraph (5) of paragraph 9.

(11) The following provisions regarding piping arrangements shall apply:

(a) Lines of piping that run through cargo tanks in a position less than $0.30B_S$ from the vessel's side or less than $0.30D_S$ from the vessel's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank and 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;

(b) 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 Central Government and the Organisation, and such approval shall be submitted in accordance with the provisions of the Guidelines referred to in sub-paragraph (5) of paragraph 9.

14. Damage assumptions. —

(1) For the purposes of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers in accordance with paragraphs 15 and 16, three dimensions of the extent of damage of a parallel pipe on the side and bottom of the vessel are assumed as given below and in the case of bottom damages, two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker:

(a) Side damage:

(i)	Longitudinal extent (l_c):	$\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5m, whichever is less
(ii)	Transverse extent (t_c) (inboard from the vessel's side at right angles to the centerline at the level corresponding to the assigned summer freeboard):	B/5 or 11.5 m, whichever is less
(iii)	Vertical extent (V_c):	From the baseline upwards without limit

(b) Bottom damage. —

		For 0.3 L from the forward perpendicular of the vessel	Any other part of the vessel
(i)	Longitudinal extent (ls):	L/10	L/10 or 5 m, whichever is less
(ii)	Transverse extent (ts)	B/6 or 10 m, whichever is less than not less than 5m	5m
(iii)	Vertical extent from the baseline (v_s):	B/15 or 6 m, whichever is less	

(2) The symbols appearing in this Chapter shall have the meanings respectively assigned to them in this paragraph.

15. 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 vessel to the extent as defined in paragraph 14.

(a) For side damages:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \qquad \text{(I)}$$

(b) For bottom damages:

$$O_s = \tfrac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \qquad \text{(II)}$$

where:

W_i =	volume of a wing tank, in cubic metres, assumed to be breached by the damage as specified in paragraph 13 and 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 paragraph 13; 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 under consideration, in metres, measured inboard from the vessel's side at right angles to the centerline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.
h_i =	minimum depth of the double bottom under consideration, in metres; where no double bottom is fitted, h_i shall be taken equal to zero.

Note: The symbols appearing in this Chapter shall have the meanings respectively assigned to them in this paragraph.

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than l_c, as defined in paragraph 14, 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) (a) 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.

(b) 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.

(c) 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 and 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:

Provided that 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 and 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 vessel.

(4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of Os may be calculated according to the formula:

$$O_s = ¼ (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \qquad \text{(III)}$$

(5) The Director-General may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage:

Provided that the credit for such a system shall 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:

Provided further that such credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III):

Provided also that the pipes for such suctions shall be installed at a height not less than the vertical extent of the bottom damage V_S:

Provided also that the Director-General shall supply the Organisation with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other State Parties.

(6) This paragraph does not apply to oil tankers delivered on or after 1st January, 2010.

16. Limitations of size and arrangement of cargo tanks. —

(1) Subject to the provisions of sub-paragraph (7), the following oil tankers shall comply with the provisions of this paragraph, namely:–

—

(a) every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered after 31st December, 1979; and

(b) every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or before 31st December, 1979, which fall into either of the following categories, namely: —

(i) a tanker, the delivery of which is after 1st January, 1977; or

(ii) a tanker to which the following conditions apply, namely:–

(A) whose delivery is not later than 1st January, 1977; and

(B) whose building contract is placed after 1st January, 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, whose keel is laid or whose tanker is at a similar stage of construction after 30th June, 1974.

(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 paragraph 15 anywhere in the length of the vessel 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 seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in sub-paragraph (2) and the volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres:

Provided that in segregated ballast oil tankers as referred to in paragraph 8, 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 if 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:

(a) where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)$ L but not to exceed 0.2L

(b) where a centerline 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: 0.2L

(ii) for centre cargo tanks. —

(A) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than one fifth: 0.2L

(B) if $\frac{b_i}{B}$ is less than one fifth. —

(I) where no centerline longitudinal bulkhead is provided:

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

(II) where a centerline longitudinal bulkhead is provided:

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

(d) where b_i is the minimum distance from the vessel's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centerline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

(5) In order not to exceed the volume limits established by sub-paragraphs (2), (3) and (4) and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system interconnects two or more separating the tanks from each other and 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 tc from the vessel's side or less than vc from the vessel's bottom shall be fitted with valves or closing devices at the point at which they open into any cargo tank and 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 vessel.

(7) This paragraph does not apply to oil tankers delivered on or after 1st January, 2010.

17. Intact stability. —

(1) Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 1st February, 2002, shall comply with the intact stability criteria specified in clauses (a) and (b) 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 and under all conditions, the ballast tanks shall be assumed slack.

(a) In port, the initial metacentric height GM_o, corrected for the free surface measured at 0°heel, shall be not less than 0.15 metres;

(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 Θ = 30º angle of heel and not less than 0.09 m.rad up to Θ = 40º or other angle of flooding Θ_f if this angle is less than 40º and additionally, the area under the righting lever curve (GZ curve) between the angles of heel of 30º and 40º or between 30º and Θ_f, if this angle is less than 40º shall be not less than 0.03º m.rad;

Note:Θ_f is the angle of heel at which openings in the hull, superstructures or deck-houses, which cannot be closed weathertight, immerse and in applying this criterion, small openings through which progressive flooding cannot take place need not be considered as open,

(ii) the righting lever GZ shall be at least 0.20m at an angle of heel equal to or greater than 30º;

(iii) the maximum righting arm shall occur at an angle of heel preferably exceeding 30º but less than 25º; and

(iv) the initial metacentric height GM_o, corrected for free surface measured at 0º degree heel shall be not less than 0.15m.

(2) The requirements of sub-paragraph (1) shall be met through design measures and for combination carriers, simple supplementary operational procedures may be allowed.

(3) Simple supplementary operational procedures for liquid transfer operations referred to in sub-paragraph (2) shall mean written procedures made available to the master which—

(a) are approved by the Central Government;

(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 and 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 operation;

(d) provide for planned sequences of cargo or 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 situation; and

(h) are prominently displayed in the approved trim and stability booklet and at the cargo or ballast transfer control station and in any computer software by which stability calculations are performed.

18. Subdivisions and damage stability.—

(1) Every oil tanker delivered after 31st December, 1979, of 150 gross tonnage and above, shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in sub-paragraph (3), after the assumed side or bottom damage as specified in sub-paragraph (2), for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the vessel as well as relative densities of the cargo and such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the vessel as follows, namely:—

(a) in tankers of more than 225m in length, anywhere in the vessel's length;

(b) in tankers of more than 150m, but not exceeding 225m in length, anywhere in the vessel's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located after and the machinery space shall be treated as a single floodable compartment; and

(c) in tankers not exceeding 150m in length, anywhere in the vessel's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space and for tankers of 100 m or less in length where all requirements of sub-paragraph (3) cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the vessel, the Director-General may allow relaxations from these requirements:

Provided that 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:—

(a) Side damage:

(i)	Longitudinal extent:	⅓(L⅔) or 14.5 metres, whichever is less
(ii)	Transverse extent (inboard from the vessel's side at right angles to the centerline at the level of the summer load line)	B/5or 11.5 m, whichever is less
(iii)	Vertical extent	From the moulded line of the bottom shell plating at centre line, upwards without limit

(b) Bottom damage:

	For 0.3L from the forward perpendicular of the vessel	Any other part of the vessel
(i) Longitudinal extent	1/3(L⅔) or 14.5 m, whichever is less	1/3(L⅔) or 5m, whichever is less
(ii) Transverse extent	B/6 or 10m, whichever is less	B/6 or 5 m, whichever is less
(iii) Vertical extent	B/15 or 6 m, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	B/15 or 6 m, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

(c) if any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in clauses (a) and (b) would result in a more severe condition, such damage shall be considered;

(d) where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in clauses (a) and (b) of sub-paragraph (1), transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in clause (a) above in order to be considered effective and 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 compartment;

(e) where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in clause (c) of sub-paragraph (1), no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless—

(i) the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in clause (a) above; or

(ii) there is a step or recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 m in length, located within the extent of penetration of assumed damage:

Provided that the step formed by the after-peak bulkhead and after peak top shall not be regarded as a step for the purposes of this paragraph;

(f) 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, namely:—

(a) 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 and 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, hinged watertight access doors with open or closed indication locally and at the navigation bridge, of the quick-acting or single-action type that are normally closed at sea, hinged watertight doors that are permanently closed at sea, and side scuttles of the non-opening type:

(b) in the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25º, provided that this angle may be increased up to 30º if no deck edge immersion occurs;

(c) 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 20º beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 m within the 20º range and the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 m•rad:

Provided that unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded:

Provided further that within this range, the immersion of any of the openings listed in clause (a) above and other openings capable of being closed watertight may be permitted;

(d) the Director-General shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding;

(e) equalisation 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 clauses (a), (b) and (c) above and sufficient residual stability shall be maintained during all stages where equalisation is used and spaces which are linked by ducts of a large cross-sectional area may be considered to be common.

(4) The requirements of sub-paragraph (1) shall be confirmed by calculations, which take into consideration the design characteristics of the vessel, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments and the distribution, relative densities and the free surface effect of liquids:

Provided that the calculations shall be based on the following, namely:—

(a) 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;

(b) The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	Permeabilities

Appropriate 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

(c) the buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded and the unflooded parts of super structures beyond the extent of damage may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of clause (a) of sub-paragraph (3) in respect of these intact spaces are complied with and hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure;

(d) the free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5º for each individual compartment and the Director-General may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5º for partially filled tanks;

(e) 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 centerline 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 and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker which are covered under this paragraph shall be supplied with—

(a) information relating to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this paragraph; and

(b) data on the ability of the vessel to comply with damage stability criteria as determined by this paragraph, including the effect of relaxations that may have been allowed under clause (c) of sub-paragraph (1).

(6) All oil tankers shall be fitted with a stability instrument, capable of verifying compliance with intact and damage stability requirements approved by the Director-General having regard to the performance standards recommended by the Organisation and -

(a) oil tankers constructed before 1st January 2016 shall have complied with this paragraph at the first scheduled renewal survey of the vessel on or after 1st January 2016 but not later than 1st January 2021;

(b) notwithstanding the requirements of clause (a), a stability instrument fitted on an oil tanker constructed before 1st January 2016 may not be replaced provided it is capable of verifying compliance with intact and damage stability, to the satisfaction of the Administration; and

(c) for the purposes of control under rule 15, the Administration shall issue a document of approval for the stability instrument.

*the permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquid, it shall be assumed that the contents are completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the of the final plane of equilibrium

Explanation. – For the purposes of this sub-paragraph, " performance standards recommended by the Organisation" refers to part B, Chapter 4, of the International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code), as amended from time to time; the Guidelines for the Approval of Stability Instruments (MSC.1/Circ.1229), annex, section 4, as amended from time to time; and the technical standards defined in part 1 of the Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers (MSC.1/Circ.1461).

(7) For oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 6th July 1996, the damage assumptions specified in clause (b) of sub-paragraph (2) shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage namely:-

(a) longitudinal extent:

(i) vessels of 75,000 tonnes deadweight and above:

0.6L measured from the forward perpendicular;

(ii) vessels of less than 75,000 tonnes deadweight:

0.4L measured from the forward perpendicular;

(b) transverse extent: B/3 anywhere in the bottom;

(c) vertical extent: breach of the outer hull.

19. Slop tanks. —

(1) Subject to the provisions of sub-rule (4) of rule 4, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with slop tank arrangements in accordance with the requirements of clauses (a) to (c) of sub-paragraph (2) and in oil tankers delivered on or before 31st December, 1979, any cargo tank may be designated as a slop tank.

(2) In respect of an oil tanker referred to in sub-paragraph (1),—

(a) 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 Director-General;

(b) in such 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 paragraph 24;

(c) the arrangement of 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 and the total capacity of the slop tank or tanks shall not be less than 3% of the oil-carrying capacity of the vessel, except that the Director-General may accept:

(i) 2% for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

(ii) 2% where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with paragraph 8, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with paragraph 23:

Provided that this capacity may be further reduced to 1.5% for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system; and

(iii) 1% for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls:

Provided that this capacity may be further reduced to 0.8% where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for educators, without the introduction of additional water into the system;

(d) 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 31st December, 1979, shall be provided with at least two slop tanks.

20. 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 deck on both sides of the vessel.

(2) In every oil tanker of 150 gross tonnage and above, pipelines for the discharge to the sea of ballast or oil-contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under paragraph 24 shall be led to the open deck or to the vessel's side above the waterline in the deepest ballast condition and different piping arrangements to permit operation in the manner specified in clauses (a) to (e) of sub-paragraph (6), may be accepted.

(3) In oil tankers of 150 gross tonnage and above delivered after 31st December, 1979, 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 sub-paragraph (6), from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in sub-paragraph (1) and the discharge to the sea from the pipelines referred to in sub-paragraph (2) may be visually observed:

Provided that 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 1st June, 1982, required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system, shall comply with the following requirements, namely:—

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimised; and

(b) 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 and the line and pump draining shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank:

Provided that for discharge ashore, a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the vessel's manifold valves.

(5) Every crude oil tanker delivered on or before 1st June, 1982, required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, shall comply with the provisions of clause (b) of sub-paragraph (4).

(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:-

(a) segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline-

(i) in ports or at offshore terminals;

(ii) at sea by gravity; or

(iii) 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 Vessel's 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;

(b) oil tankers delivered on or before 31st December, 1979, 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;

(c) oil tankers delivered on or before 1st June, 1982, 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 its ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with clause (c) of sub-paragraph (8) of paragraph 8;

(d) 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 or water separation and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil or water interface detector referred to in paragraph 22, 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;

(e) oil tankers delivered on or before 31st December, 1979, 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 clause (d):

Provided that-

(i) 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

(ii) such part flow arrangements shall comply with the conditions specified in the Sixth Schedule.

(7) Every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or after 1st January, 2010, 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 and 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 to the satisfaction of the Director-General:

Explanation. – 'For the purpose of this sub-paragraph, "positive means" refers to 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 and the inboard valve being filled with cargo.

PART – B

EQUIPMENT

21. Oil discharge monitoring and control system. —

(1) Subject to the provisions of sub-rules (4) and (5) of rule 4, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system of a design approved by the Director-General which shall be installed in accordance with the provisions of the Convention.

(2) Any such system referred to in sub-paragraph (1) shall be fitted with a recording device to provide, unless otherwise required by the Convention, a continuous record of the discharge of oil in litres per nautical miles and the total quantity of oil discharged or, in lieu of the total quantity of oil discharged, the oil content and rate of discharge of the effluent and the record shall be identifiable as to the time and date and be kept for at least three years.

(3) The system referred to in sub-paragraph (1) shall be brought into operation whenever there is a discharge of effluent into the sea and shall be such as to ensure that any discharge of oily mixture is, unless otherwise permitted by the Convention, automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds thirty litres per nautical mile.

(4) On any failure of the system, the discharge shall be stopped and the failure noted in the Oil Record Book or manually operated alternative system shall be provided which may be used in the event of such a failure, but the defective unit shall be made operable as soon as possible and if a tanker with a defective unit is within India or the territorial waters thereof, the Director-General may allow the tanker to undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.

(5) Approved instruction manuals on the operation and maintenance of the various components comprising the oil discharge monitoring and control system shall be provided which shall contain information on manual as well as automatic operation and shall be so drawn up as to ensure that no oil be discharged at any time except in compliance with the conditions specified in paragraph 24.

22. Oil or water interface detector. —

Subject to the provisions of sub-rules (4) and (5) of rule 4, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with effective oil or water interface detectors of a design, approved by the Director-General, in accordance with the provisions of the Convention, for the rapid and accurate determination of the oil or water interface in slop tanks and in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge the effluent directly into the sea.

23. Crude oil washing requirements. —

(1) Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1st June, 1982, shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing and the Administration shall ensure that the system fully complies with the requirements of this paragraph 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) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements (including qualification of personnel) shall comply with the requirements specified by the Director-General on the basis of the specifications for Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the Organisation by resolution A.446(XI), as may be amended:

Provided that when a vessel is not required to be so equipped under sub-paragraph (1) 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 sub-paragraph (7) of paragraph 8 shall comply with the requirements of this paragraph.

(4) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the provisions of the International Convention on Safety of Life at Sea, 1974 as amended from time to time.

PART – C

CONTROL OF OPERATION DISCHARGES OF OIL

24. Control of discharge of oil. —

Discharges outside special areas except in Arctic waters

(1) Subject to the provisions of rule 5 and sub-paragraph (2) hereunder, any discharge into the sea, outside special areas, of oil or oily mixtures from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited unless the following conditions are satisfied, namely:—

(a) the tanker is not within a special area;

(b) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;

(c) the tanker is proceeding en route;

(d) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile;

(e) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for tankers delivered on or before 31st December, 1979, 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for tankers delivered after 31st December, 1979, 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

(f) the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by paragraphs 19 and 21.

(2) The provision of sub-paragraph (1) shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

Discharges in special areas

(3) Subject to the provisions of sub-paragraph (4), 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 sub-paragraph (3) shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

(5) Nothing in this paragraph shall prohibit a vessel on a voyage, only part of which is in a special area, from discharging outside the special area in accordance with sub-paragraph (1).

Requirements for oil tankers of less than 150 gross tonnage

(6) The requirements of paragraphs 19, 21 and 22 shall not apply to oil tankers of less than 150 gross tonnage, for which the control of discharge of oil under this paragraph shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities and 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 paragraph are complied with.

General Requirements

(7) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a vessel or its wake, the Director-General, to the extent reasonable, shall promptly investigate the facts bearing on the issue as to whether there has been a violation of the provisions of this paragraph:

Provided that such investigation shall include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the vessel, other possible sources of visible traces in the vicinity and 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 paragraph.

(9) The oil residues, which cannot be discharged into the sea in compliance with sub-paragraphs (1) and (3), shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

25. Crude oil washing operations. —

(1) Every oil tanker operating with crude oil washing system shall be provided with an Operations and Equipment Manual describing the system and equipment in detail and specifying the operational procedures as per the Convention and the Manual shall be approved by the Central Government and shall contain all the information set out in the specifications referred to in sub-paragraph (2) of paragraph 23 and if any alteration is made affecting the crude oil washing system, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly with the approval of the Central Government.

(2) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions and ballast water shall be 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 Operation and Equipment Manual.

26. Oil Record Book Part II – Cargo or 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), whether as a part of the vessel’s official logbook, as an electronic record book which shall be approved by the Director-General taking into account the Guidelines for the use of electronic record books under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, adopted by resolution MEPC.312(74), as may be amended, developed by the Organisation, or otherwise which shall be in the Form specified in the Fourth Schedule.

(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 or ballast operations takes place in the vessel, namely: —

(a) loading of oil cargo;

(b) internal transfer of oil cargo during voyage;

(c) unloading of oil cargo;

(d) ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;

(e) cleaning of cargo tanks including crude oil washing;

(f) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;

(g) discharge of water from slop tanks;

(h) closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;

(i) closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations; and

(j) disposal of residues.

(3) For oil tankers referred to in sub-paragraph (6) of paragraph 24, the total quantity of oil and water used for washing and returned to storage tank shall be recorded in the Oil Record Book Part II.

(4) In the event of such discharge of oil or oily mixture referred to in rule 5 or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not permitted by that rule, 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 sub-paragraph (3) 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 and each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page or group of electronic entries shall be signed by the master of vessel.

(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 vessels under tow, shall be kept on board the vessel and it shall be preserved for a period of three year after the last entry has been made.

(8) The surveyor or the authorised person may inspect the Oil Record Book on board whilst the vessel is in a port or offshore terminal and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the vessel to certify that the copy is a true copy of such an entry and such copy shall be admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry:

Provided that the inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the surveyor or the authorised person under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the vessel to be unduly delayed.

(9) For oil tankers of less than 150 gross tonnages operating in accordance with sub-paragraph (6) of paragraph 24, an appropriate Oil Record Book shall be developed by the Director-General.

CHAPTER III

PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN OIL POLLUTION INCIDENT

27. Shipboard oil pollution emergency plan. —

(1) Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every vessel other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Central Government.

(2) The plan referred to in sub-paragraph (1) shall be in accordance with the guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans adopted by the Organisation by resolution MEPC.54 (32,) as amended, from time to time and includes any document amending it which is considered by the Director-General to be relevant from time to time and the plan shall consist of—

(a) the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the vessel to report an oil pollution incident as required by the Convention;

(b) the list of persons (including national and local authorities) 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 vessel for coordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

(3) In case of vessels to which paragraph 7 of the First Schedule of the rules related to control of discharge of noxious liquid substances also apply, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances and the title of such a plan shall be "Shipboard marine pollution emergency plan".

(4) All oil tankers of 5,000 tonnes deadweight or more shall have prompt access to computerised, shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

CHAPTER IV

RECEPTION FACILITIES

28. Reception facilities. —

Outside special Areas

(1) The provision of reception facilities shall be ensured at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which vessels have oily residues to discharge, for the reception of such residues and oily mixtures from oil tankers and other vessels, as per the resolution MEPC.83(44) adopted by the Organisation.

(2) Reception facilities referred to in sub-paragraph (1) shall be provided in—

(a) 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;

(b) 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;

(c) all ports having vessel repair yards or tank cleaning facilities;

(d) all ports and terminals which handle vessels provided with the oil residue or sludge tanks as required by paragraph 1;

(e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues that cannot be discharged in accordance with paragraphs 5 and 24 of this Schedule and paragraph 1.1.1 of Part II-A of the Polar Code;

(f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with paragraph 24.

(3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:

(a) 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 sub-paragraph (1) of paragraph 24 from all oil tankers on voyages as described in clause (a) of sub-paragraph (2);

(b) loading ports and terminals referred to in clause (b) of sub-paragraph (2) shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of sub-paragraph (1) of paragraph 24 from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk;

(c) all ports having vessel 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 vessels prior to entering such yards or facilities;

(d) all facilities provided in ports and terminals under clause (d) of sub-paragraph (2) shall be sufficient to receive all residues retained according to paragraph 1 from all vessels that may reasonably be expected to call at such ports and terminals;

(e) all facilities provided in ports and terminals under this Schedule shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with paragraph 5 of this Schedule and paragraph 1.1.1 of Part II-A of the Polar Code;

(f) the facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

Within Special Areas

(4) The Director-General shall ensure that in respect of any given special area adjacent to the Indian coastline, all oil loading terminals and repair ports within such special area are provided with–

(a) facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers;

(b) adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all vessels in accordance with the guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities as per resolution MEPC.83(44) adopted by the Organisation;

(c) such facilities having sufficient capacity to meet the needs of the vessels using them without causing undue delay.

(5) Upon notification by the Organisation of the effective date, the discharge requirements of paragraphs 5 and 24 in respect of the Red Sea area, Gulfs area, Gulf of Aden area and Oman area of the Arabian Sea, shall take effect and

(a) during the period between the entry into force of the Convention and the effective date, vessels while navigating in the special area shall comply with the requirements of paragraphs 5 and 24 as regards discharges outside special areas;

(b) after the effective 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 paragraphs 5 and 24 as regards discharges within special areas:

Provided that 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;

(c) after the effective date, the Director-General shall notify the Organisation for transmission to the parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(6) Not with standing sub-paragraphs (4), (5) and (6) of this paragraph, the following shall apply to the Antarctic area, namely:-

(a) Ports in India from where vessels depart en route to or arrive from the Antarctic area shall ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all oil residue or sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all vessels, without causing undue delay, and according to the needs of the vessels using them,

(b) the Director-General shall ensure that all Indian vessels, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all oil residue or 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.

General Requirements

(7) The Director-General shall notify the Organisation for transmission to the parties concerned of all cases where the facilities provided under this paragraph are alleged to be inadequate.

CHAPTER V

SPECIAL REQUIREMENTS FOR FIXED OR FLOATING PLATFORM

29. Special requirements for fixed or floating platform. —

(1) This paragraph applies to fixed or floating platforms including drilling rigs, floating production, storage and offloading facilities used for the offshore production and storage of oil, and floating storage units used for the offshore storage of produced oil.

(2) Offshore installations, when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea bed mineral resources, shall comply with the requirements of these rules applicable to vessels of 400 gross tonnage and above other than oil tankers, notwithstanding that the installations are not proceeding on a voyage, except that:—

(a) they shall be equipped as far as practicable with the systems and tanks as required by paragraphs 1 and 4;

(b) they shall keep a record of all operations on oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Central Government; and

(c) unless the discharge is one specified in rule 5, an offshore installation when so engaged shall not discharge into the sea any oil or oily mixture except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

Explanation — For the purposes of this paragraph,—

(a) "offshore installation" means any mobile or fixed drilling or production platform or any other platform used in connection with the exploration, exploitation or associated offshore processing of seabed mineral resources;

(b) "oil or oily mixtures" means discharge associated with machinery space drainage and does not include production or displacement water discharge.

(3) In verifying compliance with these rules in relation to platforms configured as floating production, storage and offloading facilities or floating storage units, in addition to the requirements of sub-paragraph (2), the Director-General shall take account of the resolution MEPC.139(53) guidelines for the application of the revised International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, Annex I requirements to floating production, storage and offloading facilities and floating storage units developed by the Organisation.

CHAPTER – VI

PREVENTION OF POLLUTION DURING TRANSFER OF OIL CARGO BETWEEN OIL TANKERS AT SEA

30. Scope of application

(1) This Chapter shall 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 1st April 2012:

Provided that STS operations conducted before that date but after the approval of the Administration of STS operations Plan required under sub-paragraph (1) of paragraph 31 shall be in accordance with the STS operations Plan.

(2) The Chapter shall not apply to oil transfer operations associated with fixed or floating platforms including drilling rigs; floating production, storage and offloading facilities used for the offshore production and storage of oil; and floating storage units used for the offshore storage of produced oil.

(3) This Chapter shall not apply to bunkering operations.

(4) This Chapter shall not apply to STS operations necessary for the purpose of securing the safety of a vessel or saving life at sea, or for combating specific pollution incidents in order to minimise the damage from pollution.

(5) This Chapter shall not apply to STS operations where either of the vessels involved is a warship, naval auxiliary or other vessel owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service:

Provided that each State shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such vessels that the STS operations are conducted in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with this Chapter.

31. 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 vessel to be carried out on or after 1st January 2011, and each oil tanker's STS operations Plan shall be approved by the Director-General and shall be written in the working language of the vessel.

(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 Organisation and 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 from time to time, 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 Organisation.

(5) Records of STS operations shall be retained on board for three years and be readily available for inspection by a Party to the Convention.

32. 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 Convention shall notify that Party not less than 48 hours in advance of the scheduled STS operations:

Provided that where, in an exceptional case, all of the information specified in sub-paragraph (2) is not available in advance, the oil tanker discharging the oil cargo shall notify the Party to the Convention, not less than 48 hours in advance, that an STS operation will occur and the information specified in sub-paragraph (2) shall be provided to the Party at the earliest opportunity.

(2) The notification specified in sub-paragraph (1) of this paragraph shall include the following, namely:—

(a) name, flag, call sign, IMO Number and estimated time of arrival of the oil tankers involved in the STS operations;

(b) date, time and geographical location at the commencement of the planned STS operations;

(c) whether STS operations are to be conducted at anchor or underway;

(d) oil type and quantity;

(e) planned duration of the STS operations;

(f) identification of STS operations service provider or person in overall advisory control and contact information; and

(g) confirmation that the oil tanker has on board an STS operations Plan meeting the requirements of paragraph 31 of this Schedule.

(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 Convention specified in sub-paragraph (1).

CHAPTER – VII

SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE USE OR CARRIAGE OF OILS IN POLAR WATERS

33. 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 vessels or in a search and rescue operation, the carriage in bulk as cargo, use as ballast, or carriage and use as fuel of the following shall be prohibited in the Antarctic area, namely:—

(a) crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m^3;

(b) oils, other than crude oils, having a density at 15°C higher than 900 kg/m^3 or a kinematic viscosity at 50°C higher than 180 mm^2/s; or

(c) bitumen, tar and their emulsions.

(2) When prior operations have included the carriage or use of oils listed in clauses (a) to (c) of sub-paragraph (1), the cleaning or flushing of tanks or pipelines shall not be required.

34. Special requirements for the use and carriage of oils as fuel in Arctic waters

(1) With the exception of vessels engaged in securing the safety of vessels or in search and rescue operations, and vessels dedicated to oil spill preparedness and response, the use and carriage of oils listed in clause (b) of sub-paragraph (1) of paragraph 33 as fuel by vessels shall be prohibited in Arctic waters on or after 1st July 2024.

(2) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (1), for vessels to which paragraph 2 or regulation 1.2.1 of Chapter 1 of Part II-A of the Polar Code applies, the use and carriage of oils listed in clause (b) of sub-paragraph (1) of paragraph 33 as fuel by those vessels shall be prohibited in Arctic waters on or after 1st July 2029.

(3) When prior operations have included the use and carriage of oils listed in clause (b) of sub-paragraph (1) of paragraph 33 as fuel, the cleaning or flushing of tanks or pipelines is not required.

The Second Schedule

[*See* rules 2 and 3]

List of oils

Asphalt solutions
Blending stocks
Roofers flux
Straight run residue

Oils

Clarified

Crude oil

Mixtures containing crude oil

Diesel oil

Fuel oil no. 4

Fuel oil no. 5

Fuel oil no. 6

Residual fuel oil

Road oil

Transformer oil

Aromatic oil (excluding vegetable oil)

Lubricating oils and blending stocks

Mineral oil

Motor oil

Penetrating oil

Spindle oil

Turbine oil

Distillates
Straight run
Flashed feed stocks

Gas oil

Gasoline blending stocks
Alkylates - fuel
Reformates
Polymer - fuel

Gasolines
Casinghead (natural)

Automotive

Aviation

Straight run

Fuel oil no. 1 (kerosene)

Fuel oil no. 1-D

Fuel oil no. 2

Fuel oil no. 2-D

Jet fuels

JP-1 (kerosene)

JP-3

JP-4

JP-5 (kerosene, heavy)

Turbo fuel

Kerosene

Mineral spirit

Naphtha
Solvent
Petroleum
Heartcut distillate oil
Cracked

The Third Schedule

Form of IOPP Certificate and Supplements

[*See* rule 10]

FORM I

Certificate No.:

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 from time to time, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the **Government of India.**

by: PRINCIPAL OFFICER-CUM-JOINT DG(TECH), Mercantile Marine Department, Mumbai/Chennai/Kolkata/Kochi/Kandla

Particulars of Ship

Name of Ship……

Distinctive number or letters…….

Port of Registry……..

Gross Tonnage…….

Deadweight of Vessel (metric tons)[2] …….

IMO Number[3]…….

Type of vessel:[*]

Oil Tanker

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of the Annex.

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, 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 until (dd/mm/yyyy) ……,[4] 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)*

[2]For oil tankers.

[3]Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organisation by resolution A.600(15).

[*]Delete as appropriate

[4] 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

Signature of Principal Officer Cum Joint DG (Tech) Mercantile Marine Department, XXXXX district

Date of issue: .....

(dd/mm/yyyy)

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

Certificate No.:

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 authorised official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual Error! Bookmark not defined./Intermediate survey

Signed: .....

(Signature of duly authorised official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate survey

Signed: .....

(Signature of duly authorised official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: .....

(Signature of duly authorised official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate Survey in Accordance with Regulation 10.8.3 Of the Annex

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with regulation10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Signed: .....
(Signature of duly authorised 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 10.3 Of the Annex 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 authorised official)
Place.....
Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the Renewal Survey has been Completed and Regulation 10.4 of Annex I of the Convention 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 authorised 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 10.5 or 10.6 of Annex I of the Convention Applies

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6* of Annex I of **t**he Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy) .....

Signed.....
(Signature of duly authorised official)
Place.....
Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for Advancement of Anniversary Date where Regulation 10.8 of Annex I of the Convention 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 authorised official)
Place .....
Date (dd/mm/yyyy) .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate
* delete 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 shall be used for the third type of ships as categorised 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 nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (×) 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

1.6 Name of ship…….....

1.7 Distinctive number or letters…….....

1.8 Port of registry.....

1.9 Gross tonnage.....

1.10 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.....

1.7 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 31st 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:[5]

[5] Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organisation on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention

2.3.1 The separating/filtering equipment-

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); ☐
.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ☐
.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49); ☐
.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII); ☐
.5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII); ☐
.6 has not been approved. ☐

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

2.3.3 The oil content meter:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); ☐
.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ☐
.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). ☐

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or regulation 14.2are 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: ..... m^3	

2A. Oil fuel tank protection (regulation 12A)

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 ☐

3. Means for retention and disposal of oil residues or sludge (regulation 12) and oily bilge water holding tank(s)[6]

3.1 The ship is provided with oil residue or sludge tanks for retention of oil residues or sludge on board as follows:

Tank Identification	**Tank Location**		**Volume (m^3)**
	Frames(from) – (to)	**Lateral position**	
		Total volume: ..... m^3	

[6]Oily bilgewater holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in Table 3.3.

3.2 Means for the disposal of oil residues or sludge retained in oil residue or sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues or sludge ☐
3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues or sludge ☐
3.2.3 Other acceptable means, State which ..... ☐

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames(from) – (to)	**Lateral position**	
		Total volume: ..... m^3	

4. Standard discharge connection (regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13. ☐

5. Shipboard oil/marine pollution emergency plan (regulation 37)

5.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37 ☐

5.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3 ☐

4. **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. ☐

5. **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. ☐

6. **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 ..... ☐

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 authorised 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 OILTANKERS

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 shall be used for the first two types of ships as categorised 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 categorised 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 nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (×) 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 ..... (m^3)

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 31st 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 1st 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 ☐

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:[7]

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 notbased upon resolution A.393(X) or A.233(VII); ☐

.6 has not been approved. ☐

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

2.3.3 The oil content meter-

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); ☐

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ☐

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). ☐

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s): ……. ☐

[7] Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organisation on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI) and the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by resolution MEPC.107(49) which, effective from 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI).

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows: ☐

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames(from) – (to)	**Lateral position**	
		Total volume: ..... m^3	

2.5.3 In lieu of the holding tank(s) the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank ☐

2A. Oil fuel tank protection (regulation 12A)

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 ☐

3. Means for retention and disposal of oil residues or sludge(regulation 12) and oily bilge water holding tank(s)[8]

3.1 The ship is provided with oil residue or sludge tanks forretention of oil residues or 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 or sludge retained in oil residue or sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues or sludge ☐

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues or sludge ☐

3.2.3 Other acceptable means, State which…… ☐

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames(from) – (to)	**Lateral position**	
		Total volume: ..... m^3	

4. Standard discharge connection (regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13 ☐

[8] Oily bilge water holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in Table 3.3.

5. Construction (regulations 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28 and 33)

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

5.2 Segregated ballast tanks (SBT) in compliance with regulation 18 are distributed as follows:

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames(from) – (to)	**Lateral position**	
		Total volume: ..... m^3	

5.3 Crude oil washing (COW): .

5.3.1 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33 ☐

5.3.2 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 from time to time by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) ☐

5.3.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual, which is dated ☐

5.3.4 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 from time to time by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) ☐

5.4 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 26):

5.4.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 26. ☐

5.4.2 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 26.4 (see regulation 2.2) ☐

5.5 Subdivision and stability (regulation 28):

5.5.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 28. ☐

5.5.2 Information and data required under regulation 28.5 have been supplied to the ship in an approved form ☐

5.5.3 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 27. ☐

5.5.4 Information and data required under regulation 27 for combination carriers have been supplied to the ship in a written procedure approved by the Administration. ☐

5.5.5 The ship is provided with an Approved Stability Instrument in accordance with regulation 28.6. ☐

5.5.6 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. ☐

5.6 Double-hull construction:

5.6.1 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) ☐

5.6.2 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 19.6. ☐

5.6.3 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 19 ☐

5.6.4 The ship is subject to regulation 20 and:

.1 is required to comply with paragraphs 2 to 5, 7 and 8 regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.7 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 ..... ☐

1.6.7 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 ☐

1.6.8 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 ☐

5.6.7 The ship is not subject to regulation 21 and:

.1 the ship is less than 600 tonnes deadweight ☐

.2 the ship complies with regulation 19 (Deadweight tonnes ≥ 5,000) ☐

.3 the ship complies with regulation 21.1.2 ☐

.4 the ship complies with regulation 21.4.2 (600 ≤Deadweight tonnes < 5,000) ☐

.5 the ship does not carry “heavy grade oil” as defined in regulation 21.2 ☐

5.6.8 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 ☐

5.6.9 The ship is not subject to regulation 22 ☐

5.7 Accidental oil outflow performance:

5.7.1 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(एक्सआईआई) or A.586 (14)[9] ☐

6.1.2 The oil discharge monitoring and control system has been approved in accordance with resolution MEPC.108 (49)[10] ☐

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)[11] suitable for-

.1 crude oil ☐

.2 black products ☐

.3 white products ☐

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 ..... m^3, 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 ☐

---

[9]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).

[10] Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 1 January2005 should be fitted with a system approved under resolution MEPC.108(49); see IMO Sales Publication.

[11]For oil content meters installed on tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organisation by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organisation by resolution A.586(14). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers built on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organisation by resolution MEPC.108(49).

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)[12] ☐

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 regulations 31 and 32:

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[13]:

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[14]:

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 draining 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 ☐

[12]Refer to the Specification for oil/water interface detectors adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organisation by resolution MEPC.5(XIII).

[13]Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

[14]Only those outlets which are monitored are to be indicated.

8A. Ship-to-ship oil transfer operations at sea (regulation 41)

8A.1 The oil tanker is provided with an STS operations Plan in compliance with regulation 41 ☐

9. Exemption .

9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) .....
…….of this Record ☐

10. Equivalents (regulation 5)

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

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 1 of Part II-A of the Polar Code. ☐

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 authorised official issuing the Record)*

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

FORM II

Indian Oil Pollution Prevention Certificate

Certificate No.:

INDIAN OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

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

Issued under the provisions of the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Vessels) Rules, 2026, as amended from time to time, (hereinafter referred to as "the rules") under the authority of the **Government of India.**

by: PRINCIPAL OFFICER-CUM-JOINT DG(TECH), Mercantile Marine Department, Mumbai/Chennai/Kolkata/Kochi/Kandla

Particulars of Vessel

Name of Vessel……..

Distinctive number or letters……..

Port of Registry……..

Gross Tonnage……...

Deadweight of Vessel (metric tons)[15] ……

IMO Number[16]……...

Type of vessel:[27*]

Oil Tanker

Vessel other than an oil tanker with cargo tanks coming under sub-rule (2) of rule 3

Vessel other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY**:**

1. That the vessel has been surveyed in accordance with rule 7; and

2. That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the vessel and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the vessel complies with the applicable requirements of the Rules.

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy) ……,[17] subject to surveys in accordance with rule 7.

Completion date of the survey on which this Certificate is based: (dd/mm/yyyy) ……

Issued at .....*(Place of issue of Certificate)*

[15]For oil tankers.

[16]Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organisation by resolution A.600(15).

[*]Delete as appropriate

[17] 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

Date of issue: .....

(dd/mm/yyyy)

Signature of Principal Officer Cum Joint DG (Tech) Mercantile Marine Department, XXXXX district

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

Certificate No.:

Endorsement for Annual and Intermediate Surveys

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by rule 7, the vessel was found to comply with the relevant provisions of the rules.

Annual survey:

Signed: .....

(Signature of duly authorised official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate survey

Signed: .....

(Signature of duly authorised official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate survey

Signed: .....

(Signature of duly authorised official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: .....

(Signature of duly authorised official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate Survey in Accordance with clause (c) of sub-rule (8) of rule 12

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate* survey in accordance with clause (c) of sub-rule (8) of rule 12, the vessel was found to comply with the relevant provisions of the rules:

Signed: .....
(Signature of duly authorised official)
Place: .....
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to Extend the Certificate if Valid for Less than 5 Years where sub-rule (3) of rule 12 Applies

The vessel complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with sub-rule (3) of rule 12, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed.....
(Signature of duly authorised official)
Place.....
Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the Renewal Survey has been Completed and sub-rule (4) of rule 12 Applies

The vessel complies with the relevant provisions of the Convention and this Certificate shall, in accordance with sub-rule (4) of rule 12, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed.....
(Signature of duly authorised 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 sub-rule (5) or (6) of rule 12 Applies

This Certificate shall, in accordance with sub-rule (5) or (6) of rule 12, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy) .....

Signed.....
(Signature of duly authorised official)
Place.....
Date.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for Advancement of Anniversary Date where sub-rule (8) of rule 12 Applies

In accordance with sub-rule (8) of rule 12 the new anniversary date is (dd/mm/yyyy) .....

Signed.....
(Signature of duly authorised official)
Place .....
Date (dd/mm/yyyy) .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

FORM A

Supplement to the Indian Oil Pollution Prevention Certificate
(IOPP Certificate)
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT
FOR VESSELS OTHER THAN OIL TANKERS

In respect of the provisions of the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Vessels) Rules, 2026, as amended from time to time, (hereinafter referred to as "the rules").

Notes:

1. This Form shall be used for the third type of vessels as categorised in the IOPP Certificate, i.e. "vessels other than any of the above". For oil tankers and vessels other than oil tankers with cargo tanks coming under sub-rule (2) of rule 3 of the rules, 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 vessel at all times.
3. If the language of the original Record is not English, the text shall include a translation into English.
4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (×) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (—) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
5. Rules mentioned in this Record refer to rules of the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Vessels) Rules, 2026, paragraphs refer to the paragraphs under the First Schedule of the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Vessels) Rules, 2026 and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of vessel

1.6 Name of vessel…….....
1.7 Distinctive number or letters…….....
1.8 Port of registry.....
1.9 Gross tonnage.....
1.10 Date of build:
1.5.1 Date of building contract .....
1.5.2. Date on which keel was laid or vessel was at a similar stage of construction.....
1.5.3 Date of Delivery.....
1.7 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 vessel has been accepted by the Administration as a "vessel delivered on or before 31st December 1979" under clause (ww) of sub-rule (1) of rule 2 due to unforeseen delay in delivery □ ☐

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (paragraphs 6 and 4 of the First Schedule)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:
2.1.1 The vessel 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 (sub-paragraph (6) of paragraph 4) ☐
2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (sub-paragraph (7) of paragraph 4) ☐
2.3 Approval standards:1[8]
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); ☐

[18]Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organisation on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organisation by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI) and the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organisation by resolution MEPC.107(49) which, effective from 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI).

5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII); ☐

.6 has been approved. ☐

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

2.3.3 The oil content meter:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); ☐

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ☐

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). ☐

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of paragraph 4:

2.5.1 The requirements of sub-paragraph (1) or (2) of paragraph 4 are waived in respect of the vessel in accordance with sub-paragraph (5) of paragraph 4.

2.5.1.1 The vessel is engaged exclusively on voyages within special area(s): …..... ☐

2.5.1.2 The vessel 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 vessel 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	

2A. Oil fuel tank protection (paragraph 2 of the First Schedule)

2A.1 The vessel is required to be constructed according to paragraph 2 and complies with the requirements of:

sub-paragraphs (6) and either (7) or (8) (double hull construction) ☐

sub-paragraph (11) (accidental oil fuel outflow performance) ☐

2A.2 The vessel is not required to comply with the requirements of paragraph 2 ☐

3. Means for retention and disposal of oil residues or sludge (paragraph 1 of the First Schedule) and oily bilge water holding tank(s)[19]

3.1 The vessel is provided with oil residue or sludge tanks for retention of oil residues or 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 or sludge retained in oil residue or sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues or sludge ☐

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues or sludge ☐

3.2.3 Other acceptable means, State which ..... ☐

3.3 The vessel 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	

[19]Oily bilgewater holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in Table 3.3.

4. Standard discharge connection (paragraph 3 of the First Schedule)

4.1 The vessel 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 paragraph 3. ☐

5. Shipboard oil/marine pollution emergency plan (paragraph 27 of the First Schedule)

5.1 The vessel is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with paragraph 27 ☐

5.2 The vessel is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with sub-paragraph (3) of paragraph 27 ☐

6. **Exemption**

6.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter I of the First Schedule in accordance with sub-rule (1) of rule 4 on those items listed under paragraph(s) ..… .....of this Record. ☐

7. **Equivalents (rule 6)**

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

8. **Compliance with Part II-A–Chapter 1 of the Polar Code**

8.1 The vessel 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 ..... ☐

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 authorised official issuing the Record)*

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

FORM B

Supplement to the Indian Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OILTANKERS

In respect of the provisions of the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Vessels) Rules, 2026, as amended from time to time, (hereinafter referred to as "the rules").

Notes:

1. This Form shall be used for the first two types of vessels as categorised in the IOPP Certificate, i.e. "oil tankers" and "vessels other than oil tankers with cargo tanks coming under sub-rule (2) of rule 3 of the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Vessels) Rules, 2026". For the third type of vessels as categorised 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 vessel at all times.

3. If the language of the original Record is not English, the text shall include a translation into English.

4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (×) for the answers "yes" and "applicable" or a dash (—) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.

5. Unless otherwise stated, rules mentioned in this Record refer to rules of the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Vessels) Rules, 2026, paragraphs refer to the paragraphs under the First Schedule of the Merchant Shipping (Prevention of Pollution by Oil from Vessels) Rules, 2026 and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

2. Particulars of vessel

1.1 Name of vessel .....

1.2 Distinctive number or letters .....

1.3 Port of registry .....

1.4 Gross tonnage .....

1.5 Carrying capacity of vessel ..... (m^3)

1.6 Deadweight of vessel ..... (tonnes) (clause (n) of sub-rule of rule 2)

1.7 Length of vessel ..... (m) (clause (s) of sub-rule of rule 2)

1.8 Date of build:

1.8.1 Date of building contract .....

1.8.2 Date on which keel was laid or vessel 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 vessel has been accepted by the Administration as a "vessel delivered on or before 31st December 1979" under clause (ww) of sub-rule (1) of rule 2 due to unforeseen delay in delivery. ☐

1.10.2 The vessel has been accepted by the Administration as an "oil tanker delivered on or before 1st June 1982" under clause (ff) of sub-rule (1) of rule 2 due to unforeseen delay in delivery. ☐

1.10.3 The vessel is not required to comply with the provisions of paragraph 16 of the First Schedule due to unforeseen delay in delivery. ☐

1.11 Type of vessel:

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 sub-paragraph (2) of paragraph 10 of the First Schedule, or lubricating oil ☐

1.11.4 Crude oil/product carrier ☐

1.11.5 Combination carrier ☐

1.11.6 Vessel, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under sub-rule (2) of rule 3 ☐

1.11.7 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in sub-rule (4) of rule 3 ☐

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (paragraphs 6 and 4 of the First Schedule)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

2.1.1 The vessel 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 (sub-paragraph (6) of paragraph 4) ☐

2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (sub-paragraph (7) of paragraph 4) ☐

2.3 Approval standards:[7]

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); ☐

[7]Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organisation on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI) and the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by resolution MEPC.107(49) which, effective from 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI).

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); ☐

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). ☐

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of paragraph 4 of the First Schedule:

2.5.1 The requirements of sub-paragraph (1) or (2) of paragraph 4 are waived in respect of the vessel in accordance with sub-paragraph (5) of paragraph 4.

The vessel is engaged exclusively on voyages within special area(s): ……. ☐

2.5.2 The vessel is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows: ☐

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames(from) – (to)	**Lateral position**	
		Total volume: ..... m^3	

2.5.3 In lieu of the holding tank(s) the vessel is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank ☐

2A. Oil fuel tank protection (paragraph 2 of the First Schedule)

2A.1 The vessel is required to be constructed according to paragraph 2 and complies with the requirements of:

sub-paragraphs (6) and either (7) or (8) (double hull construction) ☐

sub-paragraph (11) (accidental oil fuel outflow performance) ☐

2A.2 The vessel is not required to comply with the requirements of paragraph 2 ☐

3. Means for retention and disposal of oil residues or sludge(paragraph 1 of the First Schedule) and oily bilge water holding tank(s)[8]

3.1 The vessel is provided with oil residues or sludge tanks forretention of oil residues or 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 or sludge retained in oil residue or sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues or sludge ☐

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues or sludge ☐

3.2.3 Other acceptable means, State which…… ☐

[8] Oily bilge water holding tank(s) are not required by the Convention; if such tank(s) are provided they shall be listed in Table 3.3.

3.3 The vessel is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames(from) – (to)	**Lateral position**	
		Total volume: ..... m^3	

4. Standard discharge connection (paragraph 3 of the First Schedule)

4.1 The vessel 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 paragraph 3 ☐

5. Construction (paragraphs 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18 and 23 of the First Schedule)

5.1 In accordance with the requirements of paragraph 8, the vessel is qualified as a segregated ballast tanker in compliance with sub-paragraph (9) of paragraph 8 ☐

5.2 Segregated ballast tanks (SBT) in compliance with paragraph 8 are distributed as follows:

Tank identification	**Tank location**		**Volume (m^3)**
	Frames(from) – (to)	**Lateral position**	
		Total volume: ..... m^3	

5.3 Crude oil washing (COW):

5.3.1 The vessel is equipped with a COW system in compliance with paragraph 23 ☐

5.3.2 The vessel is equipped with a COW system in compliance with paragraph 23 except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with sub-paragraph (1) of paragraph 23 and paragraph 4.2.10 of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended from time to time by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) ☐

5.3.3 The vessel has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual, which is dated ☐

5.3.4 The vessel 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 from time to time by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) ☐

5.4 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (paragraph 16 of the First Schedule):

5.4.1 The vessel is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of paragraph 16. ☐

5.4.2 The vessel is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of sub-paragraph (4) of paragraph 16 (see sub-rule (2) of rule 3) ☐

5.5 Subdivision and stability (paragraph 18 of the First Schedule):

5.5.1 The vessel is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of paragraph 18. ☐

5.5.2 Information and data required under sub-paragraph (5) of paragraph 18 have been supplied to the vessel in an approved form ☐

5.5.3 The vessel is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of paragraph 17. ☐

5.5.4 Information and data required under paragraph 17 for combination carriers have been supplied to the vessel in a written procedure approved by the Administration. ☐

5.5.5 The vessel is provided with an Approved Stability Instrument in accordance with sub-paragraph (6) of paragraph 18. ☐

5.5.6 The requirements of sub-paragraph (6) of paragraph 18 are waived in respect of the vessel in accordance with sub-rule (6) of rule 4. 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 sub-paragraph (5) of paragraph 18 ☐

.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 sub-paragraph (5) of paragraph 18 ☐

.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 sub-paragraph (5) of paragraph 18 ☐

5.6 Double-hull construction:

5.6.1 The vessel is required to be constructed according to paragraph 9 of the First Schedule and complies with the requirements of:

.1 sub-paragraph (3) (double-hull construction) ☐

.2 sub-paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction) ☐

.3 sub-paragraph (5) (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee) ☐

5.6.2 The vessel is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of sub-paragraph (6) of paragraph 9 ☐

5.6.3 The vessel is not required to comply with the requirements of paragraph 9 ☐

5.6.4 The vessel is subject to paragraph 10 and:

.1 is required to comply with sub-paragraphs (2) to (5), (7) and (8) of paragraph 9 and paragraph 18 in respect of sub-paragraph (7) of paragraph 18 not later than..... ☐

.2 is allowed to continue operation in accordance with sub-paragraph (5) of paragraph 10 until ..... ☐

.3 is allowed to continue operation in accordance with sub-paragraph (7) of paragraph 10 until ..... ☐

1.6.7 The vessel is not subject to paragraph 10 of the First Schedule

.1 the vessel is less than 5,000 tonnes deadweight ☐

.2 the vessel complies with clause (b) of sub-paragraph (1) of paragraph 10 ☐

.3 the vessel complies with clause (c) of sub-paragraph (1) of paragraph 10 ☐

1.6.8 The vessel is subject to paragraph 11 and:

.1 is required to comply with sub-paragraph (4) of paragraph 11 not later than ..... ☐

.2 is allowed to continue operation in accordance with sub-paragraph (5) of paragraph 11 until ..... ☐

.3 is allowed to continue operation in accordance with clause (a) of sub-paragraph (6) of paragraph 11 until ..... ☐

.4 is allowed to continue operation in accordance with clause (b) of sub-paragraph (6) of paragraph 11 until ..... ☐

.5 is exempted from the provisions of paragraph 11 in accordance with clause (b) ofsub-paragraph (7) of paragraph 11 ☐

5.6.7 The vessel is not subject to paragraph 11 and:

.1 the vessel is less than 600 tonnes deadweight ☐.

2 the vessel complies with paragraph 9 (Deadweight tonnes ≥ 5,000) ☐

.3 the vessel complies with clause (b) of sub-paragraph (1) of paragraph 11 ☐

.4 the vessel complies with clause (b) of sub-paragraph (4) of paragraph 11 ☐

(600 ≤Deadweight tonnes < 5,000)

.5 the vessel does not carry “heavy grade oil” as defined in sub-paragraph (2) of paragraph 11 ☐

5.6.8 The vessel is subject to paragraph 12 and:

.1 complies with the requirements of sub-paragraph (2) ☐

.2 complies with the requirements of sub-paragraph (3) ☐

.3 complies with the requirements of sub-paragraph (5) ☐

5.6.9 The vessel is not subject to paragraph 12 ☐

5.7 Accidental oil outflow performance:

5.7.1 The vessel complies with the requirements of paragraph 13 ☐

6. Retention of oil on board (paragraphs 19, 21 and 2) .

6.1 Oil discharge monitoring and control system:

6.1.1 The vessel comes under category ..... oil tanker as defined in ☐

resolution A.496(XII) or A.586 (14)[9]

6.1.2 The oil discharge monitoring and control system has been approved in ☐

accordance with resolution MEPC.108 (49)[10]

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 ☐

[9]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).

[10] Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 1 January2005 should be fitted with a system approved under resolution MEPC.108(49); see IMO Sales Publication.

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)[11]suitable for:

.1 crude oil ☐

.2 black products ☐

.3 white products ☐

6.1.6 The vessel has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system ☐

6.2 Slop tanks:

The vessel is provided with ..... dedicated slop tank(s) with the total capacity of ..... m^3, which is ..... % of the oil carrying capacity, in accordance with:

.1 clause (c) of sub-paragraph (2) of paragraph 19 ☐

.2 sub-clause (i) of clause (c) of sub-paragraph (2) of paragraph 19 ☐

.3 sub-clause (ii) of clause (c) of sub-paragraph (2) of paragraph 19 ☐

.4 sub-clause (iii) of clause (c) of sub-paragraph (2) of paragraph 19 ☐

6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks ☐

6.3 Oil/water interface detectors:

6.3.1 The vessel is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC.5(XIII)[12] ☐

6.4 Exemptions from paragraphs 19, 21 and 22:

6.4.1 The vessel is exempted from the requirements of paragraphs 19, 21 and 22 in accordance with sub-rule (4) of rule 3 ☐

6.4.2 The vessel is exempted from the requirements of paragraphs 19, 21 and 22 in accordance with sub-rule (2) of rule 3 ☐

6.5 Waiver of paragraphs 21 and 22:

6.5.1 The requirements of paragraphs 21 and 22 are waived in respect of the vessel in accordance with sub-rule (5) of rule 4. The vessel is engaged exclusively on:

.1 specific trade under sub-rule (5) of rule 3: ..... ☐

.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 (paragraph 20)

7.1 The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:

7.1.1. Above the waterline ☐

7.1.2 Below the waterline ☐

---

[11]For oil content meters installed on tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organisation by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organisation by resolution A.586(14). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers built on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organisation by resolution MEPC.108(49).

[12]Refer to the Specification for oil/water interface detectors adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organisation by resolution MEPC.5(XIII).

7.2 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located[13]:

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[14]:

7.3.1 Above the waterline ☐

7.3.2 Below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with clause (e) of sub-paragraph (6) of paragraph 20 ☐

7.3.3 Below the waterline ☐

7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (sub-paragraphs (4) and (5) of paragraph 20):

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

.1 draining 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 (paragraph 27)

8.1 The vessel is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with paragraph 27. ☐

8.2 The vessel is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with sub-paragraph (3) of paragraph 27 ☐

8A. Vessel-to-vessel oil transfer operations at sea (paragraph 31)

8A.1 The oil tanker is provided with an STS operations Plan in compliance with paragraph 31 ☐

9. Exemption .

9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter I of the First Schedule in accordance with sub-rule (1) of rule 4 on those items listed under paragraph(s) .....
…….of this Record ☐

10. Equivalents (rule 6)

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

11. Compliance with Part II-A – Chapter 1 of the Polar Code

11.1 The vessel 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. ☐

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 authorised official issuing the Record)*

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

[13]Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

[14]Only those outlets which are monitored are to be indicated.

THE FOURTH SCHEDULE

[*See*First Schedule (Paragraphs 7 and 22]

FORM OF OIL RECORD BOOK

PART I — MACHINERY SPACE OPERATIONSOIL RECORD BOOK
(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 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 m^3);

.3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred and the quantity in m^3

4. Ballasting:

.1 position of ship and time at start and end of ballasting;

.2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m^3.

(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 m^3.

(C) Collection, transfer and disposal of oil residues or sludge

11. Collection of oil residues or sludge.

Quantities of oil residues or sludge retained on board shall 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) ..... m^3

.3 total quantity of retention ..... m^3

.4 quantity of residue collected by manual operation …….. m^3

(Operator initiated manual collections where oil residue or sludge is transferred into the oil residue or sludge holding tank(s).)

12. Methods of transfer or disposal of oil residues or sludge.

State quantity of oil residues transferred or disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m^3:

.1 to reception facilities (identify port)2;

.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 m^3.

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);

.3 to slop tank or holding tank or other tank(s) (indicate tank(s); state quantity retained in tank(s), in m^3).

(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.5

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)).

(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			

PART II – CARGO/BALLAST OPERATIONS OIL RECORD BOOK

(Oil Tankers)

Name of Ship: .....

Distinctive number or letters: .....

Gross tonnage: .....

Period from: ..... to: ……..…..

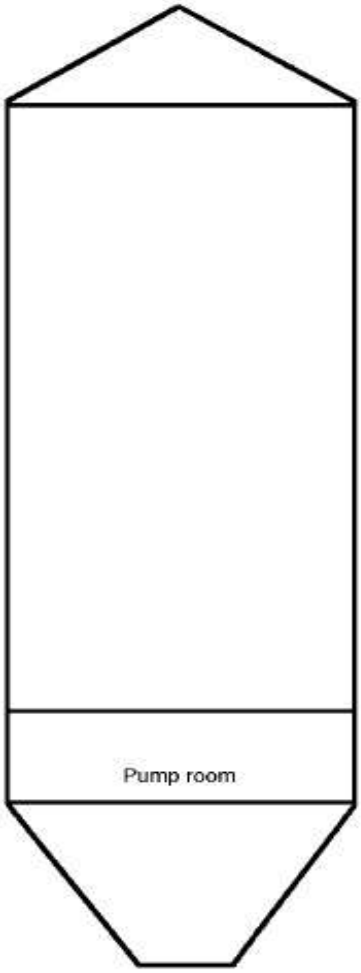
Note *Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo/ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.*

Name of Ship

Distinctive number or letters .....

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS

(to be completed on board)



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

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

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part II in accordance with regulation 36 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational 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 the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, appropriate entry in the Oil Record Book Part II shall be endorsed by the competent port State authority.

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

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

The entries in the Oil Record Book Part II, for ships holding an IOPP Certificate, shall be in 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 IIshall 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.

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 m^3 at 15°C and the total content of tank(s), in m^3)

(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 m^3).

5. Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state quantity retained, in m^3)

(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 m^3)

(D) Crude oil washing (COW tankers only)

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

9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports

10. Identity of tank(s) washed

11. Number of machines in use

12. Time of start of washing

13. Washing pattern employed

14. Washing line pressure

15. Time washing was completed or stopped

16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry

17. Remarks

(E) Ballasting of cargo tanks

18. Position of ship at start and end of ballasting

19. Ballasting process:

.1 identity of tank(s) ballasted;

.2 time of start and end; and

.3 quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in operation, in m^3

(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 m^3

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 m^3

(G) Cleaning of cargo tanks

27. Identity of tank(s) cleaned

28. Port or ship's position

29. Duration of cleaning

30. Method of cleaning

31. Tank washings transferred to:

.1 reception facilities (state port and quantity, in m^3); and

.2 slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity, in m^3)

(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 m^3

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) and state total quantity, in m^3)

40. Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved, in m^3)

(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 $m^3$and rate of discharge, in m^3/hour.

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 a 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) 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 m^3.

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 or sludge and oily bilge water tanks (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?

(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 m^3:

.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 quantities, in m^3, and type of oil

76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore 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. 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			

The Fifth Schedule

[*See* rule 10]

Form of Exemption Certificate for Unmanned Non-Self-Propelled Barges

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION EXEMPTION CERTIFICATE FOR UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, as amended from time to time, relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of India

by .....

(full designation of the competent person or Organisation authorised under the provisions of the Convention)

Particulars of ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the Unmanned Non-Self-Propelled Barge has been surveyed in accordance with regulation 3.7 of Annex I to the Convention;

2 That the survey shows that the Unmanned Non-Self-Propelled Barge:

.1 is not propelled by mechanical means;

.2 carries no oil (as defined in regulation 1.1 of Annex I to the Convention);

.3 has no machinery fitted that may use oil or generate oil residue or sludge;

.4 has no oil fuel tank, lubricating oil tank, oily bilge water holding tank and oil residue or sludge tank; and

.5 has neither persons nor living animals on board; and

3 That the Unmanned Non-Self-Propelled Barge is exempted, under regulation 3.7 of Annex I to the Convention, from the certification and related survey requirements of regulations 6.1 and 7.1 of Annex I to the Convention.

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)

....

(date of issue) (dd/mm/yyyy) *(signature of duly authorised official issuing the Certificate)*

The Sixth Schedule

[*See* First Schedule (Paragraph 20)]

SPECIFICATIONS FOR THE DESIGN, INSTALLATION AND OPERATION OF A PART FLOW SYSTEM FOR CONTROL OF OVERBOARD DISCHARGES

1. Purpose

1.1 The purpose of these specifications is to provide specific design criteria, installation and operational requirements for the part flow system referred to in clause (e) sub-paragraph (6) of paragraph 20 of the First Schedule.

2. Application

2.1 Oil tankers delivered on or before 31st December 1979, may, in accordance with clause (e) sub-paragraph (6) of paragraph 20 of the First Schedule, discharge dirty ballast water and oil-contaminated water from cargo tank areas below the waterline, provided that a part of the flow is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation and provided that the arrangements comply with the requirements established by the Director-General shall contain all the provisions of these specifications.

2.2 The part flow concept is based on the principle that the observation of a representative part flow of the overboard effluent is equivalent to observing the entire effluent stream. These specifications provide the details of the design, installation and operation of a part flow system.

3. General provisions

3.1 The part flow system shall be so fitted that it can effectively provide a representative sample of the overboard effluent for visual display under all normal operating conditions.

3.2 The part flow system is in many respects similar to the sampling system for an oil discharge monitoring and control system but shall have pumping and piping arrangements separate from such a system, or combined equivalent arrangements acceptable to the Director-General.

3.3 The display of the part flow shall be arranged in a sheltered and readily accessible location on the upper deck or above, approved by the Director-General (e.g. the entrance to the pump-room). Regard should be given to effective communication between the location of the part flow display and the discharge control position.

3.4 Samples shall be taken from relevant sections of the overboard discharge piping and be passed to the display arrangement through a permanent piping system.

3.5 The part flow system shall include the following components:

.1 sampling probes;

.2 sample water piping system;

.3 sample feed pump(s);

.4 display arrangements;

.5 sample discharge arrangements, and, subject to the diameter of the sample piping.

.6 flushing arrangement.

3.6 The part flow system shall comply with the applicable safety requirements.

4. System arrangement

4.1 Sampling points

4.1.1 Sampling point location:

.1 Sampling points shall be so located that relevant samples can be obtained of the effluent being discharged through outlets below the waterline which are used for operational discharges.

.2 Sampling points shall as far as practicable be located in pipe sections where a turbulent flow is normally encountered.

.3 Sampling points shall as far as practicable be arranged in accessible locations in vertical sections of the discharge piping.

4.1.2 Sampling probes:

.1 Sampling probes shall be arranged to protrude into the pipe a distance of about one fourth of the pipe diameter.

.2 Sampling probes shall be arranged for easy withdrawal for cleaning.

.3 The part flow system shall have a stop valve fitted adjacent to each probe, except that where the probe is mounted in a cargo line, two stop valves shall be fitted in series, in the sample line.

.4 Sampling probes should be of corrosion-resistant and oil-resistant material, of adequate strength, properly jointed and supported.

.5 Sampling probes shall have shape that is not prone to becoming clogged by particle contaminants and should not generate high hydrodynamic pressures at the sampling probe tip. Figure 1 is an example of one suitable shape of a sampling probe.

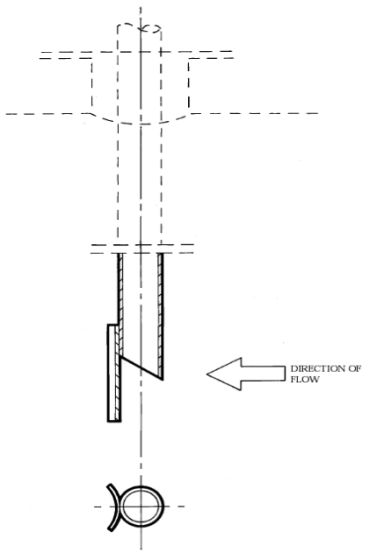
.6 Sampling probes shall have the same nominal bore as the sample piping.

4.2 Sample piping

.1 The sample piping shall be arranged as straight as possible between the sampling points and the display arrangement. Sharp bends and pockets where settled oil or sediment may accumulate should be avoided.

.2 The sample piping shall be so arranged that sample water is conveyed to the display arrangement within 20 s. The flow velocity in the piping should not be less than 2 m/s.

Figure 1 – Sampling probe for a part flow display system



.3 The diameter of the piping shall not be less than 40 mm if no fixed flushing arrangement is provided and shall not be less than 25 mm if a pressurised flushing arrangement as detailed in paragraph 4.4 is installed.

.4 The sample piping should be of corrosion-resistant and oil-resistant material, of adequate strength, properly jointed and supported.

.5 Where several sampling points are installed, the piping shall be connected to a valve chest at the suction side of the sample feed pump.

4.3 Sample feed pump

.1 The sample feed pump capacity shall be suitable to allow the flow rate of the sample water to comply with 4.2.2.

4.4 Flushing arrangement

.1 If the diameter of sample piping is less than 40 mm, a fixed connection from a pressurised sea or fresh water piping system shall be installed for flushing of the sample piping system.

4.5 Display arrangement

.1 The display arrangement shall consist of a display chamber provided with a sight glass. The chamber should be of a size that will allow a free fall stream of the sample water to be clearly visible over a length of at least 200 mm. The Administration may approve equivalent arrangements.

.2 The display arrangement shall incorporate valves and piping in order to allow part of the sample flow to bypass the display chamber to obtain a laminar flow for display in the chamber.

.3 The display arrangement shall be designed to be easily opened and cleaned.

.4 The interior of the display chamber shall be white except for the background wall which shall be so coloured as to facilities the observation of any change in the quality of the sample water.

.5 The lower part of the display chamber shall be shaped like a funnel for collection of the sample water.

.6 A test cock for taking a grab sample shall be provided in order that a sample of the water can be examined independent of that in the display chamber.

.7 The display arrangement shall be adequately lighted to facilitate visual observation of the sample water.

4.6 Sample discharge arrangement

.1 The sample water leaving the display chamber shall be routed to the sea or to a slop tank through fixed piping of adequate diameter.

5. Operation

5.1 When a discharge of dirty ballast water or other oil-contaminated water from the cargo tank area is taking place through an outlet below the waterline, the part flow system shall provide sample water from the relevant discharge outlet at all times.

5.2 The sample water should be observed particularly during those phases of the discharge operation when the greatest possibility of oil contamination occurs. The discharge shall be stopped whenever any traces of oil are visible in the flow and when the oil content meter reading indicates that the oil content exceeds permissible limits.

5.3 On those systems that are fitted with flushing arrangements, the sample piping should be flushed after contamination has been observed and, additionally, it is recommended that the sample piping be flushed after each period of usage.

5.4 The vessel’s cargo and ballast handling manuals and, where applicable, those manuals required for crude oil washing systems or dedicated clean ballast tanks operation shall clearly describe the use of the part flow system in conjunction with the ballast discharge and the slop tank decanting procedures.

LIST OF RESOLUTIONS OF THE ORGANISATION

A.393(X)	Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters; superseded by resolution MEPC.60(33) effective 6th July 1993
A.444(XI)	Specifications for oily-water process unit; superseded by resolution MEPC.60(33) effective 6th July 1993
A.446(XI)	Revised specifications for the design, operation and control of crude oil Washing systems
A.495(XII)	Revised specifications for oil tankers with dedicated clean ballast tanks
A.497(XII)	Amendments to Resolution A.446(XI)
A.586(14)	Revised guidelines and specifications for oil discharge monitoring and Control systems for oil tankers
A.600(15)	IMO vessel identification number scheme
A.851(20)	Procedures to be followed by the master or other persons having charge Of the vessel to report an oil pollution incident
A.897(21)	Amendments to resolution A.446(XI)
MEPC.5(XIII)	Specification for oil/water interface detectors
MEPC.54(32)	Guidelines for the development vessel board oil pollution emergency plans
MEPC.60(33)	Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for Machinery space bilges of vessels
MEPC.64(36)	Guidelines for approval of alternative structural or operational Arrangements as called for in regulation 13G(7) of Annex 1 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978
MEPC.86(44)	Amendments to the Guidelines for the development of vessel board oil Pollution emergency plans
MEPC.94(46)	Condition Assessment Scheme
MEPC 164 (56)	Reception facilities outside Special Areas
MEPC 235 (65)	Amendments to Form A and Form B of supplement to the IOPP Certificate under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 Annex I
MEPC 238 (65)	Amendment to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 Annex I to make the RO Code mandatory
MEPC 248 (66)	Amendment to Mandatory Carriage Requirement for a stability Instrument
MEPC 256 (67)	Amendment to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, Annex I Special Requirement for the Use or Carriage of Oil in Antarctic Area
MEPC 265 (68)	Amendment to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, Annex I to make use of environment- related provisions of the Polar Code Mandatory
MEPC 266 (68)	Amendment to Regulation 12 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, Annex I

MEPC 276 (70)	Amendment to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, Annex I – Form B of the supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate
MEPC 312 (74)	Amendment to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, Annex I – Guidelines for the use of Electronic Record Books under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978
MEPC 314 (74)	Amendment to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, Annex I – Electronic Record Books
MEPC 330 (76)	Amendment to Exception of Unmanned Non Self Propelled Barges from certain survey and Certificate requirements
MEPC 343 (78)	Amendment to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, Annex I- Water tight doors
MEPC 359 (79)	Regional Reception facilities within Arctic waters and Form of IOPP Certificate and supplements

[F. No. SY-19014/198/2025-MG-Part(3)]

VENKATESAPATHY S, Jt. Secy.

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

KUMER CHAND MEENA
Digitally signed by KUMER CHAND MEENA
Date: 2026.09.22 10:43:35 +05'30'