



# Kunngerðablaðið A

2017

Givið út 10. apríl 2017

Nr. 38

5. apríl 2017

## Kunngerð frá Sjóvinnustýrinum um varðveitingarverd skip o.a.

Við heimild í § 2, stk. 2, §§ 7-11, §§ 14 og 15, stk. 2, § 18, stk. 2 og 3 og § 49, stk. 2 í løgtingslóg nr. 165 frá 21. desember 2001 um trygd á sjónum, sum broytt við løgtingslóg nr. 71 frá 30. mai 2011, løgtingslóg nr. 61 frá 17. mai 2013 og løgtingslóg nr. 122 frá 15. desember 2014, verður ásett:

**§ 1.** Henda kunngerð er galdandi fyri upprunalig søgulig skip og eftirlíkningar av søguligum skipum, bygd áðrenn 1965, einamest av upprunaliga tilfarinum, ið skulu nýtast til sigling av fleiri enn 12 ferðafólkum í innanlands sigling, og sum Føroya Fornminnissavn hevur viðurkent sum siðbundin skip.

*Stk. 2.* Tá Sjóvinnustýrið skal taka støðu til, um eitt skip kann viðurkennast sum siðbundið, verður dentur lagdur á, at skipið:

- 1) av Tjóðsavn Føroya er lýst at vera varðveitingarvert,
- 2) verður brúkt til eitt endamál, ið er samsvarandi mentanarsøguliga virði skipsins,
- 3) er styttri enn 45 metrar,
- 4) hevur eina bruttotonnagu minni enn 300,
- 5) er innrættað soleiðis, at tað til allar tíðir er lætt hjá manningini at hava yvirlit yvir, hvar ferðafólkini eru, og sum ikki ger tað neyðugt hjá teimum at flyta seg meira enn eitt dekk upp ella niður til tess at koma til eitt mynstringarstað ella rýmingarstað,
- 6) ikki skal nýtast til farmaflutning, flutning av akførum o.a., og
- 7) ikki skal nýtast til fasta ferðafólkasigling.

*Stk. 3.* Kunngerðin er harumframt galdandi fyri skip, ið verða nýtt sum útbúgvingarskip, námsfrøðiligar verkætlanir, seturskúlaskip, stuttleikafiski-

mannskip ella onnur líknandi endamál, og sum eru umbygd og góðkend til endamálið.

*Stk. 4.* Hóast ásetingarnar í stk. 1-3 er kunngerðin ikki galdandi fyri:

- 1) skip, sum einans verða nýtt innan havnarøkir, og
- 2) stuttleikaskip uttan so, at hesi verða nýtt til ferðafólkaflutning í einum vinnuligum høpi, ella verða leigað út við skipara.

**§ 2.** Nærri ásetingarnar um byggikrøv og útgerðarkrøv til tey í § 1 nevndu skip eru at finna í skjali 2.

*Stk. 2.* Við nýtsluni av hvørjari einstakari áseting fyri skip, sum Tjóðsavn Føroya hevur viðurkent sum siðbundin, verður fyrilit tikið fyri upprunaligu útsjónini á skipinum, bygnaðinum, útgerð og tilfari.

*Stk. 3.* Fyri eftirlíkningar av søguligum skipum vil Sjóvinnustýrið í hvørjum einstøkum føri, grundað á umstøðurnar í málinum, seta hóskað krøv, ið kunnu verða meira víðgongd enn tað, sum ásett verður í skjali 2.

**§ 3.** Brot á ásetingarnar í hesi kunngerð verða revsað við sekt ella fongsul í upp til 2 ár.

*Stk. 2.* Feløg og aðrir lögfrøðiligir persónar verða revsaðir sambært reglunum í kapitl 5 í revsilógini.

**§ 4.** Henda kunngerð kemur í gildi dagin eftir, at hon er kunngjörd.

*Stk. 2.* Samstundis verður sett úr gildi Teknisk fyriskipan nr. 15 frá 20. november 2000 um varðveitingarverd skip.

Sjóvinnustýrið, 5. apríl 2017

**Hans Johannes á Brúg (sign.)**

/ Gunnvá S. á Lofti (sign.)

**Alment um kunngerðina:**

Ásetingarnar í fylgiskjalinum skulu lesast, skiljast og tulkast við atliti til hesar tillagingar til føroysk viðurskifti:

- 1) Allastaðni, har "Søfartsstyrelsen" ella annar danskur myndugleiki er nevndur í hesum regluverki, skal, tá ræður um føroysk myndugleikaøki, skiljast "Sjóvinnustýrið" ella møguliga annar heimilaður føroyskur myndugleiki.
- 2) "Skibsbevaringsfonden" skal í føroysku høpi skiljast sum "Føroya Fornminnissavn".
- 3) Revsiásetingarnar í § 3 í donsku forskriftini hava føroyska heimild í § 49, stk. 2 í løgtingslógini um trygd á sjónum, eins og tilvísingarnar til revsilógina skulu skiljast sum avvarðandi reglur í teirri revsilógini, sum er galdandi her á landi.
- 4) Allastaðni, har orðingar sum "Danmark"/"dansk", "Grønland"/"grønlandsk", "dansk skib"/"grønlandsk skib", ella "dansk søtterritorium" verða nýttar í hesum regluverki, skal skiljast "Føroyar/føroyskt", "føroyskt skip" og "føroyskt sjóumveldi" uttan so, at ásetingarnar viðvíkja viðurskiftum uttan fyri føroyskt myndugleikaøki.
- 5) Tá Føroyar ikki er limur í EU, eru tilvísingar til krøv og reglur í ES direktivum og ES fyriskipanum ikki galdandi fyri føroysk skip uttan so, at nevndu reglur eru settar í gildi við føroyskari lóggávu, ella beinleiðis verða álagdar skipum, sum ikki sigla undir ES flaggi (triðjalandsskip) sum treyt fyri at sigla í ES sjógvi ella koma í ES havn. Viðkomandi ES reglur kunnu tó eftir tørvi nýtast vegleiðandi fyri føroysk skip.
- 6) Yvirskipað skal alt regluverkið lesast og skiljast við atliti til føroysk skip, føroysk viðurskifti og føroyskt myndugleikaøki.
- 7) Tær til eina og hvørja tíð galdandi vegleiðingarnar frá Søfartsstyrelsen, sum knýta seg til hetta regluverkið, verða við neyðugum tillagingum eisini nýttar av Sjóvinnustýrinum.

Ásetingarnar í kapitel 20 ("Behandling og opbevaring af kloakspildevand"), kapitel 21 ("Forebyggelse af olieforurening fra skibe") og kapitel 24 ("Forebyggelse af forurening med affald") skulu lesast við atliti til ásetingarnar í kunngerðunum nr. 122, 123 og 124 frá 25. november 2005 um burturbeining av ávikavist burturkasti, kloakkspillivatni og olju frá skipum. Í tann mun føroysku reglurnar víkja frá donsku reglunum, skulu tær føroysku reglurnar nýtast.

**Yvirlit yvir kapitlar í skjali 2 til kunngerð frá Sjóvinnustýrinum um varðveitingarverd skip**

Kap.		
1	Almindelige bestemmelser	
2-1	Kapitel 2-1 Konstruktion – inddeling, stabilitet, maskineri, elektriske anlæg og lastelinier	
2-2	Konstruktion – brandsikring, opdagelse og slukning af brand	
2-3	Opholdsrum	
3	Redningsmidler og arrangementer	
4	Radiokommunikation	
5	Sejladsens betryggelse	
6-8	Reserveret til senere brug	
9	Sikker skibsdrift	
10-19	Reserveret til senere brug	
20	Behandling og opbevaring af kloakspildevand	
21	Forebyggelse af olieforurening	
22-23	Reserveret til senere brug	
24	Forebyggelse af forurening med affald	
Tillæg	Tillæg	

## Kapitel 1 Almindelige bestemmelser

### Definitioner

1.1 Følgende definitioner finder anvendelse i dette bilag til teknisk forskrift om skibe til særlige formål (bevaringsværdige skibe, lystfiskerskibe mv.):

- 1) **Driftsbesætningen:** Den fastsatte minimumsbesætning.
- 2) **Godkendt:** Godkendt af Søfartsstyrelsen, jf. dog pkt. 1.5-1.6.
- 3) **Indenrigs fart:** Fart, der ikke er international fart, samt fart ved Færøerne inden for 30 sømil af basislinien.
- 4) **Indskrænket fart:** Fart i Nordsøen øst for 3° ø. lgd. og syd for 61° n. br. samt i Østersøen og mellemliggende farvande.
- 5) **Lastskib:** Et skib som ikke er et passagerskib.
- 6) **Længde:** 96% af den totale længde målt på en vandlinie, som ligger 85% af den mindste dybde over kølens overkant, eller som længden fra forstævnens forkant til rorstammens midte på nævnte vandlinie, såfremt denne længde er større. I skibe konstrueret med styrlastighed skal den vandlinie, på hvilken længden måles, være parallel med konstruktionsvandlinien.
- 7) **Passager:** Enhver person bortset fra:
  - a) skibsføreren, medlemmerne af driftsbesætningen og andre personer, der er beskæftiget eller forhyret til tjeneste om bord i en hvilken som helst egenskab, og
  - b) et barn under 1 år.
- 8) **Passagerskib:** Et skib som medfører mere end 12 passagerer.
- 9) **Tonnage:**
  - a) Skibe, hvor kølen er lagt på eller efter den 18. juli 1994, er alene målt i henhold til lov om skibsmåling. Tonnagen er den bruttotonnage, der er angivet i skibets målebrev.
  - b) Skibe, hvor kølen er lagt før den 18. juli 1994:
    - 1) For skibe, hvor kølen er lagt på eller efter den 18. juli 1982, som alene er målt iht. lov om skibsmåling, er tonnagen den bruttotonnage, der er angivet i skibets målebrev.
    - 2) For skibe, hvor kølen er lagt på eller efter den 18. juli 1982, der er målt iht. lov om skibsmåling, og som tillige er målt efter de tidligere gældende målingsregler (1947), anvendes bruttoregistertonnagen. Denne er anført som en tilføjelse i bemærkningsfeltet på målebrevet af den instans, der har udstedt dette, eller i et dansk målingsbevis.
    - 3) For skibe med en længde på 24 meter og derover, der senest den 18. juli 1994 skal være målt og forsynet med målebrev iht. lov om skibsmåling, anvendes bruttoregistertonnagen. Denne er anført som en tilføjelse i bemærkningsfeltet på internationalt målebrev, af den instans, der har udstedt dette.
    - 4) For skibe med en længde under 24 m, der alene er målt i henhold til de tidligere gældende målingsregler (1947), anvendes bruttoregistertonnagen, som anført i skibets målingsbrev.
- 10) **Dagfart/dagsejlads:** Fart, hvor skibet ikke befinder sig i søen mere end 6 timer i tidsrummet 22:00 til 06:00.
- 11) **Døgnfart/døgnsejlads:** Fart udover dagfart.
- 12) **Kogested:** Et område om bord, der ikke er en egentlig kabys, og som uden anvendelse af åben ild er indrettet til opvarmning af mad, kaffebrygning m.m. og hvor den samlede tilførte effekt ikke overstiger 4 kW.

### Fartsområde

1.2 Fartsområdet fastsættes af Søfartsstyrelsen i hvert enkelt tilfælde. Tillæg 1 indeholder retningslinier for tildeling af fartsområde.

### Syn

1.3 Et skib til særlige formål skal underkastes et første hovedsyn, inden skibet sættes i fart, efter bestemmelserne i denne forskrift. Der skal på et så tidligt tidspunkt som muligt indsendes oplysninger om, hvad skibet ønskes benyttet til, samt hvor den pågældende bygning eller ombygning vil finde sted.

1.3.1 Første hovedsyn i henhold til afsnit 1.3 skal, ud over hvad der er indeholdt i denne forskrift, endvidere omfatte en inspektion af bestemmelser vedrørende søfarendes arbejds- og levevilkår. Inspektionen skal som minimum indeholde de områder, der efter Søfartsstyrelsens vurdering, anses som relevante og gennemførlige på skibet. Vurderingen skal omfatte bestemmelser vedrørende søfarendes arbejds- og levevilkår, herunder mindste alder, lægeattester, de søfarendes kvalifikationer, ansættelsesaftaler, anvendelse af autoriserede eller certificerede eller regulerede forhyrings- og formidlingstjenester, hviletid, skibets bemanning, arbejds- og opholdsrum, fritidsfaciliteter ombord, fødevarer og forplejning, beskyttelse af sundhed og sikkerhed samt

forebyggelse af ulykker, sygdomsbehandling om bord, klageprocedurer om bord og betaling af løn, finansiel sikkerhed for hjemsendelse, samt finansiel sikkerhed for ansvar i forbindelse med arbejdsskader og erhvervsbetingede lidelser.

1.4 Skibe omfattet af forskriften, og som medtager mere end 12 passagerer, skal underkastes periodisk hovedsyn med mellemrum af 9-15 måneder. Andre skibe omfattet af forskriften skal underkastes periodisk hovedsyn med mellemrum af 27-33 måneder.

1.4.1 Periodiske hovedsyn i henhold til afsnit 1.4 skal, ud over hvad der er indeholdt i denne forskrift, indeholde en inspektion af de i afsnit 1.3.1 anførte forhold vedrørende søfarendes arbejds- og levevilkår, der efter Søfartsstyrelsens vurdering anses som relevante og gennemførlige på skibet.

#### **Tilsynsbog**

1.5.1 Ethvert skib skal være forsynet med en tilsynsbog, hvori skal indføres Søfartsstyrelsens bevidnelse af foretagne synsforretninger samt skibsførerens redegørelse for udførelsen af de pligtige eftersyn, prøver og øvelser og i øvrigt oplysning om andre skibet vedrørende forhold, således som nærmere angivet i den i bogen indeholdte vejledning.

1.5.2 Tilsynsbogen skal være affattet efter en af Søfartsstyrelsen fastsat formular og skal autoriseres af en tjenestemand under Søfartsstyrelsen. Når tilsynsbogen er udskrevet eller af anden grund ikke længere kan bruges, skal skibets fører sørge for anskaffelse af en ny bog og dennes autorisation. Alle i den hidtil benyttede bog værende tilladelser og dispensationer skal overføres til den nye bog, hvorefter begge bøger ved første lejlighed skal forelægges for Søfartsstyrelsen for attestations af det i den nye bog indførte. Den udskrevne bog bør derefter opbevares om bord, indtil det først forfaldne hovedsyn er afsluttet.

#### **Ækvivalens m.v.**

1.6 Dersom denne forskrift kræver, at et bestemt tilbehør, materiale, anordning eller apparat, eller type heraf, skal anbringes eller forefindes i et skib, eller at der skal træffes en bestemt foranstaltning, eller der stilles bestemte krav til bygning og konstruktion, tillader Søfartsstyrelsen, at der anbringes eller forefindes et andet tilbehør, materiale, anordning eller apparat, eller type heraf, eller at der træffes en anden foranstaltning i skibet, eller at skibet er bygget eller konstrueret på anden måde, hvis den ved afprøvning heraf eller på anden måde finder det godtgjort, at et sådant tilbehør, materiale, anordning eller apparat, eller type heraf, eller foranstaltning, eller bygning og konstruktion, er mindst lige så effektiv som det, der kræves efter forskriften.

1.7 Søfartsstyrelsen accepterer afprøvninger, der udføres af anerkendte prøveinstitutter, herunder af prøveinstitutter i andre EU-medlemsstater samt i lande, der er omfattet af EØS-aftalen, og som giver passende og tilfredsstillende garantier af teknisk, fagmæssig og uafhængig art.

#### **Forskellige sikkerhedsforanstaltninger**

##### **Generelt**

1.8 Der skal være truffet så betryggende forholdsregler til sikring mod ulykkestilfælde ved skibets sædvanlige drift, at mennesker ved arbejde eller ophold om bord eller ved færdsel til og fra borde ikke er udsat for at komme til skade uden ved mangel på tilbørlig forsigtighed.

1.9 Skibet skal medføre nødvendige reservedele og nødvendigt udstyr. For skibe i fart uden for indskrænket fart skal fortegnelse over mindstebeholdningen af reservedele og -udstyr godkendes af Søfartsstyrelsen.

##### **Adgang til skibet**

1.10 Der skal altid etableres betryggende adgangsforhold til skibet og skibet skal medføre egnede midler til at etablere sådanne adgangsforhold. I forbindelse med fast kajplads kan sådanne midler udgøres af et arrangement i land.

1.11 Hvis afstanden fra havoverfladen til adgangsstedet til skibet overstiger 1,5 m skal der om bord forefindes en forskriftsmæssig lodslejder.

##### **Arbejdsveste og livliner**

1.12 Der skal til hvert medlem af vagten på dækket forefindes en oppustelig arbejdsvest eller en sejler- eller redningsvest godkendt efter anerkendte normer. Vestene skal være forsynet med refleks, fløjte og lys.

1.13 Om bord skal forefindes et tilstrækkeligt antal godkendte livliner til personer, der skal udføre arbejde på udsatte steder.

##### **Brandvagt**

1.14 Når der i tidsrummet mellem kl. 2200 og 0600 er personer ud over driftsbesætningen om bord, skal der etableres en brandvagt, som fører tilsyn overalt i skibet.

##### **Sikkerhedsinstruktion, mønstring og øvelser**

1.15 Der skal gives sikkerhedsinstruktion til nye ombordværende personer inden skibet afgår fra havn.

Sikkerhedsinstruktionen mindst skal omfatte:

1.15.1 For skibe i dagfart:

- 1) Præsentation af besætningsmedlemmerne.
- 2) Instruktion i brugen af personlige redningsmidler, herunder redningsveste, redningskranse og eventuelle redningsdragter.
- 3) Demonstration af skibets alarmsystemer og forklaring af alarmernes betydning.

- 4) Forklaring af den del af skibets brandberedskab, som passagererne kan deltage i, så som rygerestriktioner og brandalarmering.

#### 1.15.2 For skibe i døgnfart:

- 1) Sikkerhedsinstruktion som for skibe i dagfart (pkt. 1-4 ovenfor).
- 2) En rundvisning i skibet hvorunder indretning, evakueringsveje, brandspjæld, transportable ildslukkere, lukning af døre, sikkerhedsskiltning, opslag m.m. vises og forklares.
- 3) Oplysning om brugen af skibets redningsflåder og -både.

#### **Optælling og registrering af de ombordværende**

1.16 Skibet skal efterleve bestemmelserne i Søfartsstyrelsens tekniske forskrift om optælling og registrering af de ombordværende i passagerskibe. Dette gælder uanset hvor mange passagerer skibet medfører. For skibe uden døgnbemandet landorganisation kan antallet af ombordværende gøres tilgængeligt et sted aftalt med Søfartsstyrelsen, f.eks. indrapportering til en kystradiostation eller et telefonbaseret automatisk meldesystem, der er godkendt af Søfartsstyrelsen.

#### **Kapitel 2-1 Konstruktion - inddeling, stabilitet, maskineri, elektriske anlæg og lastelinier**

##### **Konstruktion**

2-1.1 Skrog og overbygning skal have tilstrækkelig styrke til det ønskede formål og fartsområde. Dette skal dokumenteres enten ved den tildelte klassebetegnelse, hvis skibet er og fortsat vil være under tilsyn af et anerkendt klassifikationsselskab, eller ved en undersøgelse af skibets styrke og vedligeholdelsestilstand.

2-1.2 Træskibe, der tildeles fartsområde udover europæisk fart, skal beskyttes effektivt mod angreb af pæleorm.

2-1.3 Døre i maskinrumsskotter under hoveddækket kan kun tillades, i tilfælde hvor Søfartsstyrelsen skønner, at sådanne døre er forenelige med skibets sikkerhed. Sådanne døre skal være selvlukkende og må ikke kunne fastholdes i åben stilling. Døre mellem opholdsrum og maskinrum er ikke tilladt.

2-1.4 Skotter og andre begrænsninger til maskinrum og lignende rum, hvor fast anbragt slukningsanlæg med ildslukkende luftarter er installeret, skal være rimeligt gastætte.

##### **Ankerudrustning - Fartøjer med en længde indtil 15 m**

2-1.5 Fartøjer med en længde indtil 15 m skal være forsynet med ankerudrustning m.v. som angivet i det følgende samt i tillæg 2, tabel 1.

2-1.6 Ankervægten kan opdeles i 2 stk. ankre, hvoraf det ene dog skal have en vægt på mindst 2/3 af det angivne. Den anførte ankervægt er baseret på traditionelle ankertyper. Anvendes specialankre, der er godkendt af og har certifikat fra et anerkendt klassifikationsselskab, kan ankervægten reduceres med op til 25%.

Ankervægten i fartøjer med en relativ stor rigning eller en lang overbygning skal forøges med op til 20% udover det i tillæg 2, tabel 1, angivne.

2-1.7 Fartøjet skal udrustes med mindst 1 kædeforfang af en længde og dimension som angivet i tillæg 2, tabel 1, samt mindst 1 ankertov.

##### **Ankerudrustning - Skibe med en længde overalt på 15 m og derover, men under 40 m**

2-1.8 Skibe med en længde overalt på 15 m og derover, men under 40 m, skal være forsynet med ankerudrustning m.v. som angivet i det efterfølgende samt i tillæg 2, tabel 2.

2-1.9 Ankervægt: Den samlede ankervægt fastsættes i overensstemmelse med kolonne 2 i tillæg 2, tabel 2, idet den anførte vægt er baseret på traditionelle ankertyper (stokankre o.l.). Den samlede ankervægt kan opdeles i flere ankre, hvoraf det største mindst skal have en vægt som angivet i kolonne 3. Der skal desuden forefindes mulighed for sammenkobling af 2 eller flere ankre. Såfremt der anvendes specialankre, der er godkendt af og forsynet med certifikat fra et anerkendt klassifikationsselskab, kan ankervægten tillades reduceret med op til 25%. Såfremt skibet har en relativ stor rigning eller lang overbygning, skal ankervægten angivet i kolonnerne 2 og 3 i begge tilfælde forøges med op til 20%. Ankre med en vægt på 150 kg og derover skal anbringes i klys eller i tilsvarende arrangement. Såfremt vægten af hvert af de 2 største ankre er under 300 kg, kan det accepteres, at kun det ene anker er anbragt i klys.

2-1.10 Ankerkæde: Som udgangspunkt skal skibet udrustes med 2 stk. ankerkæder, idet længde og dimension af hver ankerkæde fastsættes i overensstemmelse med kolonnerne 4 og 5 i tillæg 2, tabel 2. Såfremt skibet har en relativ stor rigning eller lang overbygning, skal længden af hver ankerkæde forøges med op til 20% udover det i tillæg 2, tabel 2, angivne. Begge ankerkæder kan dog erstattes med ankerwire med en brudstyrke i overensstemmelse med kolonne 7 i tillæg 2, tabel 2. Såfremt ankerkæderne erstattes med wire, skal længden af wiren være mindst 2,5 gange større end den krævede kædelængde og der skal mellem anker og wire forefindes et kædeforfang med en diameter som ankerkædens og med en længde på mindst 12,5 meter. Skibe under 24 m i længde, kan dog i stedet for kæde eller wire anvende ankertov med kædeforfang.

2-1.11 Ankerspil: Skibe, der er udrustet med 1 eller 2 stk. ankerkæde med en længde som angivet, skal være forsynet med ankerspil, som skal være udstyret med kabelarskive eller tromle for hvert anker, der er anbragt i klys, en kobling for udløsning af hver kabelarskive eller tromle, fra drivakslen samt en bremse for hver kabelarskive eller tromle. Kæderne må ikke kunne føres frem til klyssene uden om spilllets kabelarskiver eller tromler. Herudover skal der for hver ankerkæde anbringes en kædestopper mellem ankerspil og klys. Et skib, der føres tilbage til sit oprindelige udseende, kan udrustes med ankerspil af en type, som anvendtes da skibet var

aktivt i sin oprindelige funktion. Udrustes skibet med manuelle ankerspil, skal besætningens størrelse altid være så stor, at spillet kan drives.

#### **Ankerudrustning - Skibe af en længde overalt på 40 m og derover**

2-1.12 Ankerudrustning m.v. i uklassede skibe af en længde overalt på 40 m og derover fastsættes i overensstemmelse med kravene i konstruktionsreglerne fra et af de anerkendte klassifikationsselskaber. Ankerudrustning m.v. i klassede skibe fastsættes i overensstemmelse med klassifikationsselskabernes regler.

#### **Fortøjninger**

2-1.13 Skibet skal udrustes med tilstrækkelige fortøjningsmuligheder. Som vejledning bør skibe med en længde:

- 1) under 15 m være forsynet med 2 fortøjninger af en længde og med en brudstyrke som angivet i tillæg 2, tabel 1.
- 2) på 15 m og derover være forsynet med mindst 4 fortøjninger, hver med en længde og brudstyrke som angivet i tillæg 2, tabel 3.

#### **Slæbetrosse**

2-1.14 Skibe over 15 m i længde skal udrustes med mindst 1 slæbetrosse med en længde og brudstyrke som angivet i tillæg 2, tabel 3.

#### **Stabilitet**

2-1.15 Der skal udføres et krævningsforsøg under Søfartsstyrelsens kontrol og skibets stabilitetsgrundlag bestemmes. Skibsføreren skal forsynes med sådanne oplysninger godkendt af Søfartsstyrelsen, som måtte være nødvendige for at sætte ham i stand til på en hurtig og enkel måde at få nøjagtig vejledning om skibets stabilitet under forskellige driftsforhold. De endelige beregninger skal godkendes af Søfartsstyrelsen, inden skibet tages i brug. Skibets stabilitetsforhold vil blive bedømt ud fra følgende:

1) Alle lastekonditioner skal opfylde følgende stabilitetskriterier efter behørig korrigerig for den frie overflade af væsker i tanke under forudsætningerne i Resolution A.167(IV), tillæg I, eller tilsvarende. Arealet under kurven for den oprettende stabilitetsarm (GZ-kurven) skal være mindst:

0,055 radianmeter op til en krævningsvinkel på 30°.

0,09 radianmeter op til en krævningsvinkel på 40° eller indstrømningsvinklen, dvs. den krævningsvinkel, hvorved åbninger i skrog, overbygninger og dækshuse, der ikke kan lukkes vejrtæt, kommer under vand, hvis denne er mindre end 40°.

0,03 radianmeter mellem krævningsvinklerne på 30° og 40° eller mellem 30° og indstrømningsvinklen, hvis denne er mindre end 40°.

Den oprettende stabilitetsarm GZ skal være mindst 0,20 m ved en krævningsvinkel på 30° eller derover.

Den maksimale oprettende stabilitetsarm GZ skal helst forekomme ved en krævningsvinkel på mere end 30° og i hvert fald ved mindst 25°.

Den initiale tværskibs metacenterhøjde skal være mindst 0,15 m.

De lastekonditioner, der skal tages i betragtning for påvisning af overholdelsen af ovennævnte stabilitetsforhold, skal mindst omfatte de konditioner, der er anført i tillæg II til IMO Resolution A.167(IV).

2) For sejlskibe skal der desuden udføres beregninger af stabiliteten under sejltryk. Den maksimale krævningsvinkel må ikke overstige 15° ved et vindtryk på 110 N/m<sup>2</sup> sejlareal. (110 N/m<sup>2</sup> svarer til vindtrykket ved en vindhastighed på 12 m/sek.).

3) Sejlskibe skal have et arrangement, der muliggør hurtig rebning eller anden hurtig reduktion af sejlføringen.

2-1.16 Søfartsstyrelsen kan, når der ikke findes en anvendelig opmåling af skroget (linietegning), tillade, at krævningsprøven og de almindelige stabilitetsberegninger for et bestemt fartøj undlades, og erstattes af en såkaldt dynamometerprøve<sup>2</sup>, og det godtgøres over for Søfartsstyrelsen, at pålidelige stabilitetsoplysninger for det undtagne fartøj kan udledes af disse resultater, samt at stabilitetskriterierne er opfyldt i den værste i praksis forekommende driftskondition.

2-1.17 Hvis der i et skib foretages forandringer, som i væsentlig grad får indflydelse på de stabilitetsoplysninger, skibsføreren er forsynet med, skal der tilvejebringes korrigerede oplysninger om stabiliteten. Skibet skal, om nødvendigt, underkastes en ny krævningsprøve.

2-1.18 På skibe, der medfører mere end 12 passagerer, skal der med mellemrum af højst fem år foretages en letvægtsopgørelse for at kontrollere, om der er sket ændringer i skibets letvægt og langskibs tyngdepunkt. Skibet skal underkastes en ny krævningsprøve, når der ved sammenligning med de godkendte stabilitetsoplysninger konstateres eller forventes en afvigelse af skibets letvægt på mere end 2% eller en afvigelse af langskibs tyngdepunktet på over 1% af skibets længde.

2-1.19 Søfartsstyrelsen kan tillade, at krævningsprøve for et bestemt skib undlades, når der foreligger stabilitetsoplysninger fra en krævningsprøve foretaget med et søsterskib, og det godtgøres over for Søfartsstyrelsen, at pålidelige stabilitetsoplysninger for det undtagne skib kan udledes af disse oplysninger.

#### **Maskinanlæg**

2-1.20 Elektriske anlæg i skibe med en tonnage på 150 og derover skal i almindelighed følge bestemmelserne herom i §§ 137, 138 og 173 i tillæg 4, som stammer fra den nu ophævede bekendtgørelse nr. 173 af 21. maj 1965 om forskrifter for skibes bygning og udstyr mv., med senere ændringer.

2-1.21 Elektriske anlæg i skibe med en tonnage under 150 skal i almindelighed følge bestemmelserne i §§ 137, 138, 174, 175 litra c, 176, 177 og 178 i tillæg 2, som stammer fra den nu ophævede bekendtgørelse nr. 173 af 21. maj 1965 om forskrifter for skibes bygning og udstyr mv., med senere ændringer.

2-1.22 Ved oliefyrede centralvarmekedler forstås kedler, hvis væskerum for den væske, der skal cirkuleres i centralvarmesystemet, står i uafspærrelig forbindelse med atmosfæren, og sådanne kedler skal med hensyn til konstruktion og indretning opfylde de til enhver tid af Søfartsstyrelsen fastsatte bestemmelser.

#### **Olieildovne**

2-1.23 Olieildovne skal installeres i henhold til retningslinierne herom i "Skibstilsynets Meddelelser" nr. 257, der er gengivet i tillæg 5.

#### **Gasinstallationer**

2-1.24 Gasinstallationer skal følge forskrifterne i bekendtgørelse nr. 372 af 7. august 1970 om flaskegasanlæg i skibe, der er gengivet i tillæg 6.

#### **Maskinanlæg i øvrigt**

2-1.25 Maskinanlæg i øvrigt skal opfylde bestemmelserne i tillæg 7, som stammer fra den nu ophævede bekendtgørelse nr. 387 af 7. juli 1969. Maskinanlæg behøver dog ikke opfylde tillæggets § 11, litra d og § 12, litra b.

#### **Lænsedmidler - Generelt**

2-1.26 Der skal forefindes et effektivt lænsesarrangement, der under alle forhold er i stand til at pumpe fra og lænse ethvert vandtæt rum, bortset fra rum, der udelukkende er bestemt til opbevaring af ferskvand, vandballast, brændselolie eller flydende last, og for hvilke der findes andre effektive lænsedmidler. Der skal findes effektive midler til at lænse vand fra isolerede lastrum.

2-1.27 Samtlige sugerør skal være af stål, kobber eller lignende egnet materiale og være forsynet med sugeskrub. Sugeskrub kan udelades, såfremt der er placeret et sugesfilter umiddelbart over sugerørets udmunding, således at dette er nemt tilgængeligt for rensning.

2-1.28 Lænsespumper skal være modstandsdygtige over for brand og mekanisk overlast, og ventiler, membraner m.v. må ikke være af naturgummi.

2-1.29 Anvendes membranpumper, der hurtigt kan åbnes og lukkes, kan sugeskrube eller -filtre undlades, hvor Søfartsstyrelsen finder dette forsvarligt.

2-1.30 Lænsesystemet skal være således indrettet, at vand fra søen forhindres i at trænge ind i noget rum i skibet eller fra et rum til et andet gennem lænsesystemet.

2-1.31 Der skal i ethvert lænsesystem være mindst to kontraventiler mellem sugested og overbordførsel. En af disse kontraventiler skal være placeret på sugesiden.

#### **Lænsedmidler - Antal lænsespumper og deres kapacitet**

2-1.32 Skibe med en tonnage på 150 og derover skal være forsynet med mindst to maskindrevne lænsespumper, der er drevet uafhængigt af fremdrivningsmotoren. En foreskrevet brandpumpe kan ikke tillades anvendt som en foreskrevet lænsespumpe.

2-1.33 Skibe med en tonnage under 150 skal være forsynet med mindst to maskindrevne lænsespumper, hvoraf den ene skal være drevet uafhængigt af fremdrivningsmotoren. Den ene lænsespumpe kan være en transportabel, dieseldrevet nødbrandpumpe, såfremt denne kan bringes til at suge fra ethvert vandtæt rum og forudsat at Søfartsstyrelsen i øvrigt finder arrangementet forsvarligt.

2-1.34 Lænsespumpekapaciteten skal være således, at hver Pumpe kan give vandet i lænsedledningen en hastighed på 2 m/sek, når den indvendige diameter af lænsedledningen udregnes således:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L \times (B + D)}$$

hvor: d = indvendig diameter af lænsedledningen i mm B = skibets bredde i m L = skibets længde i m D = skibets dybde (moulded) til skotdækket i m.

2-1.35 Den indvendige diameter af lænsedledningen skal dog altid være mindst 50 mm.

2-1.36 Til beregning af lænsedledning og pumpekapacitet benyttes den tabel, der er vist i tillæg 3.

Lænsespumpekapaciteten skal i alle tilfælde være mindst 15 m<sup>3</sup>/h.

#### **Fribord**

2-1.37 Skibet skal være forsynet med skanseklædning eller gelænder af forsvarlig konstruktion og med en højde af mindst 0,9 m over dækkets overkant. Hvor gelænder anvendes, må afstanden mellem støtterne ikke overstige 1,5 m og de skal være forbundet enten ved et stærkt beskyttelsesnet eller ved stænger med en indbyrdes afstand af ikke over 380 mm, idet dog åbningen under den nederste stang ikke må være mere end 230 mm. Hvis skibet oprindeligt har haft en skanseklædning mindre end 0,9 m og føres tilbage til sit oprindelige udseende, kan Søfartsstyrelsen under særlige vilkår fastsætte en lavere skanseklædning.

2-1.38 Der skal kunne oprigges stræktøve eller andre tilfredsstillende midler til beskyttelse af de ombordværende.

2-1.39 Hvor der findes skanseklædning, skal denne være forsynet med tilstrækkeligt lænsesareal til, at dækket hurtigt kan tømmes for vand.

2-1.40 Fribordet og de fribordsmæssige forhold fastsættes af Søfartsstyrelsen på basis af lasteliniekonventionsbestemmelserne for lastskibe. Endvidere gælder følgende:

- 1) Fribordet fastsættes på basis af dybeste nedlastningsvandlinie og kravene til stabilitet.
- 2) For skibe med en længde på 24 m og derover må fribordet aldrig være mindre end det fribord, der kan tildeles ved anvendelse af bestemmelserne i den internationale konvention om lastelinier, 1966.
- 3) For skibe med en længde på under 24 m må fribordet aldrig være mindre end 0,6 m. Hvis skibet oprindeligt har haft et fribord mindre end 0,6 m og føres tilbage til sit oprindelige udseende, kan Søfartsstyrelsen dog under særlige vilkår fastsætte et fribord mindre end 0,6 m.

2-1.41 For skibe, der ikke er udstyret med Internationalt Lasteliniecertifikat, skal fribordet påmærkes midtskibs fra en dækslinie anbragt ud for overkanten af dækket i borde til en lastelinie, der går igennem centrum af en cirkelring. Lastelinie for sejlads i ferskvand fås ved reduktion af det tildelte sommerfribord med 1/48 af dybgangen. Fribordspåmærkningen attesteres ved indføring i skibets tilsynsbog under afsnit II.

## **Kapitel 2-2 Konstruktion - brandsikring, opdagelse og slukning af brand**

### **Konstruktiv brandsikring**

2-2.1 En kabys, som er placeret under dækket, skal brandisoleres på kabysiden med f.eks. 50 mm mineraluldbatts (ca. 110 kg/m<sup>3</sup>) svarende til A-60. Afdækningen af isoleringen skal være brandhæmmende. Døre skal have samme brandmodstandsevne som skottet og skal være selvlukkende.

2-2.2 Er kabys placeret over dækket, skal der være beklædt med ubrændbar plade på varmekildens nærmeste omgivelser.

2-2.3 Lydisolerende materiale i forbindelse med maskinrum eller motorkasse skal være af en type, der kan accepteres af Søfartsstyrelsen.

2-2.4 I aptering udført af brandbart materiale skal installeres et manuelt betjent, åbent sprinkleranlæg, som dækker alle rum, suppleret med røgdetektorer jf. pkt. 2-2.25.

2-2.5 Hvis der hovedsageligt er benyttet godkendt ubrændbart materiale til apteringens opbygning, skal der, uanset indretningen, installeres et godkendt, automatisk virkende brandmeldeanlæg, som sikrer røgmelding fra alle rum.

2-2.6 Anvendelse af brændbare materialer i skotter, garnering, loftbeklædning, polstermaterialer o.lign. skal begrænses mest muligt. For bevaringsværdige skibe kan der dog tages hensyn til skibets originale indretning.

2-2.7 Der skal fra alle større rum eller grupper af rum være mindst to udgangsmuligheder, hvoraf den ene kan være en nødudgang med en fri passage på mindst 60 ´ 60 cm, som kan åbnes direkte fra begge sider. Fra specielle rum kan den ene udgang udelades, såfremt Søfartsstyrelsen anser de sikkerhedsmæssige forhold for tilfredsstillende med kun en udgang. Hvis åbninger låses i havn, og der er personer om bord, skal åbningerne kunne åbnes nedefra uden brug af værktøj.

### **Opdagelse og slukning af brand**

2-2.8 Alle skibe skal være forsynet med passende installationer og udstyr til opdagelse og slukning af brand. Installationerne og udstyret skal altid være på plads, i driftsklar stand og klar til øjeblikkelig brug, når skibet er bemanded.

### **Brandpumper**

2-2.9 Der skal forefindes mindst to maskindrevne brandpumper, hvoraf den ene skal være en nødpumpe. De skal være anbragt således, at en brand i et hvilket som helst rum ikke kan sætte begge pumper ud af drift samtidigt.

2-2.10 I skibe med en tonnage under 100 kan nødpumpen være en transportabel, dieseldrevet pumpe eller en dykpumpe, såfremt denne kan energiforsynes fra en energikilde uden for maskinrummet.

### **Brandpumpers kapacitet og tryk**

2-2.11 I skibe med en tonnage på 500 og derover skal brandpumpernes tryk og kapacitet være i overensstemmelse med bestemmelserne for lastskibe i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, kapitel II-2, regel 4, der er gengivet i tillæg 8.

2-2.12 I skibe med en tonnage på 20 eller derover men under 500 skal hver brandpumpe have en ydeevne på mindst 24 m<sup>3</sup>/time og kunne vedligeholde et tryk på 2,6 bar, når der anvendes brandslanger med 12 mm strålespidser ved de to brandstudse, der er fjernest fra pumpen.

### **Brandstudse og brandslanger**

2-2.13 Antal og placering af brandstudse og brandslanger fastsættes af Søfartsstyrelsen i hvert enkelt tilfælde. I almindelighed skal skibet være forsynet med brandstudse, brandslanger og tåge/strålerør i et omfang, der gør det muligt at nå et hvilket som helst sted i skibet, der er tilgængeligt for besætningen, med en vandstråle, der kommer fra en enkelt slangelængde. I skibe med en tonnage på 150 og derover skal et hvilket som helst sted i skibet, der er tilgængeligt for besætningen, kunne nås med to vandstråler, hvoraf den ene kommer fra en enkelt slangelængde.

2-2.14 Brandslanger og tåge/strålerør skal være af godkendt type.

### **Håndildslukkere**

2-2.15 Der skal forefindes mindst en håndildslukker i forbindelse med fremdrivningsmaskineriet.



2-2.16 I rum, der indeholder forbrændingsmotorer med en samlet effekt på over 375 kW, skal der desuden forefindes en 45 kg skumslukker eller anden ildslukker med tilsvarende kapacitet.

2-2.17 I tjeneste- og opholdsrum skal der forefindes et passende antal ildslukkere til Søfartsstyrelsens tilfredshed.

2-2.18 Håndildslukkere skal fortrinsvis anbringes ved indgangene til de rum de beskytter.

2-2.19 For hver type krævet håndildslukker om bord, skal der forefindes mindst to yderligere ildslukkere. Hvis der kun er en ildslukker af en bestemt type, er det tilstrækkeligt med yderligere en af denne type.

#### **Brandslukningsanlæg ved friturekogere**

2-2.20 Enhver friturekoger skal være forsynet med et godkendt, fast anbragt brandslukningsanlæg.

#### **Brandudrustninger**

2-2.21 I skibe med en bruttotonnage på 150 tons og derover skal forefindes mindst 2 godkendte brandudrustninger.

#### **Fast installerede brandslukningsanlæg**

2-2.22 I maskinrum, som indeholder fremdrivningsmaskineri eller hjælpemaskineri, der er nødvendigt for sikker drift af skibet, skal forefindes et godkendt, fast anbragt brandslukningsanlæg. Det fast anbragte brandslukningsanlæg skal med hensyn til konstruktion og installation opfylde de forskrifter, som er angivet i "Meddelelser fra Søfartsstyrelsen".

#### **Brandslukningsanlæg i apterings- og tjenesterum**

2-2.23 I skibe forsynet med passagerkamre, skal der til beskyttelse af apterings- og tjenesterum installeres et manuelt betjent sprinkleranlæg, som opfylder bestemmelserne i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, kapitel II-2, regel 37.1.3.1. Anlægget skal alt efter skibets størrelse opdeles i sektioner. I skibe med en bruttotonnage på under 150 kan sprinkleranlægget vandforsynes fra en af de foreskrevne brandpumper, såfremt pumpen samtidig kan yde den vandmængde, der kræves som brandpumpe og sprinklerpumpe.

#### **Fast anbragte brandvisnings- og brandalarmanlæg**

2-2.24 Ethvert skib skal være forsynet med et fast anbragt brandvisnings- og brandalarmanlæg, som opfylder bestemmelserne i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, kapitel II-2, regel 13.

1) Anlægget skal alt efter skibets størrelse være opdelt i sektioner, dog skal der altid være en sektion for fremdrivningsmaskinrummet og en for apteringsafsnittet.

2) I apteringsafsnittet skal anvendes røgdetektorer og i maskinrum kan anvendes en kombination af røg- og termidetektorer.

3) Generalalarmen skal automatisk træde i funktion, hvis der ikke i løbet af 2 minutter kvitteres for en eventuel indgået alarm.

### **Kapitel 2-3 Opholdsrum**

#### **Opholdsrum for driftsbesætningen**

2-3.1 Hvor den oprindelige, godkendte mandskabsapting ønskes bevaret, vurderer Søfartsstyrelsen i hvert enkelt tilfælde, i hvilken udstrækning den eksisterende aptering kan accepteres til det nye formål. Det forudsættes, at antallet af personer ikke overstiger det, som denne aptering oprindelig var beregnet til.

2-3.2 Opholdsrum indrettes efter bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 67 af 28. februar 1977 om mandskabets opholdsrum i skibe med senere ændringer. De væsentligste krav er følgende:

1) Dørkarealet inkl. faste møbler skal være mindst 3 m<sup>2</sup> for 1 person og 4 m<sup>2</sup> for 2 personer.

2) Den frie højde under dæksbjælkerne bør være mindst 1,98 m.

3) Køjerne skal være mindst 1,98 x 0,80 m.

4) Der skal være elektrisk belysning og så vidt muligt dagslys.

5) Der skal være tilstrækkelig opvarmning og ventilation.

6) I skibe med en bruttotonnage på 50 og derover skal være toilet med håndvask med ferskvand og så vidt muligt baderum, som har bruser med varmt og koldt ferskvand.

7) I skibe med en bruttotonnage på 200 og derover skal der være særskilt kabys og særskilt spiserum for mandskabet.

2-3.3 For skibe, der kun har tilladelse til sejlads i tiden 0600-2200, er det i almindelighed tilstrækkeligt at indrette opholdsrum (hvilerum) uden egentlige køjer.

2-3.4 Skibe, der regelmæssigt er i fart mellem 30° N og 30° S, skal, uanset størrelsen, være udstyret med et luftkonditioneringsanlæg, som opfylder bestemmelserne i § 6 stk. 9, §§ 9, 10 og 11 samt § 25 i bekendtgørelse nr. 67 af 28. februar 1977 om opholdsrum mv. i skibe, med senere ændringer.

2-3.5 Skibe, der regelmæssigt anløber moskitoplagede områder, skal have moskitonet til alle ventilationsåbninger, udvendige døre og oplukkelige vinduer og køjer. Hvis skibet er udstyret med forskriftsmæssigt luftkonditioneringsanlæg, kan kravet om moskitonet frafalde.

2-3.6 Der skal findes tilstrækkelige muligheder for opbevaring af proviant.

#### **Opholdsrum for andre end driftsbesætningen - Generelle bestemmelser**

2-3.7 Rummene skal være hensigtsmæssigt og forsvarligt indrettede.

2-3.8 Rummene skal være forsynet med el-belysning.

2-3.9 Udgange skal tydeligt mærkes med lys, som enten tændes fra styrepladsen, eller er tændt konstant, når der er personer om bord udover driftbesætningen.

2-3.10 Hvis skibet benyttes i tiden fra 1. oktober til 30. april, skal der være lukkede rum til alle om bord.

2-3.11 Den frie højde under dæksbjælkerne skal så vidt muligt være mindst 1,98 m. Hvor det ikke kan undgås kan en mindre højde dog accepteres under dæksbjælker.

#### **Opholdsrum for andre end driftbesætningen - Skibe, som benyttes til overnatning**

2-3.12 For skibe, som benyttes til overnatning, gælder endvidere følgende:

- 1) For hver person skal der være lukkede rum med 0,85 m<sup>2</sup> fri dørkflade.
- 2) Der skal være faste siddepladser og bordplads til alle.
- 3) Der skal være køjeplads, liggesofa eller hængekøje til alle. Hvis hængekøjer benyttes, skal Søfartsstyrelsen godkende en plan af hængekøjernes placering. Hængekøjer må kun anbringes i et lag, og må ikke være anbragt således, at de hindrer fri passage til evakueringsveje. Sådanne passager skal være mindst 0,6 m brede.
- 4) Der skal være et passende antal toiletrum med WC og håndvask med ferskvand.
- 5) Der skal være passende vaskerum.
- 6) Der skal være tilfredsstillende ventilation til rummene.
- 7) Der skal være indrettet kabys og passende proviantrum, dog under hensyntagen til antal ombordværende og øvrige indretning.

#### **Opholdsrum for andre end driftbesætningen - Skibe, som ikke benyttes til overnatning**

2-3.13 For skibe, som **ikke** benyttes til overnatning for passagerer gælder i stedet for pkt. 2-3.12 endvidere følgende:

- 1) For hver passager skal der være lukkede rum med 0,85 m<sup>2</sup> fri dørkflade. I tiden 1. maj til 30. september kan Søfartsstyrelsen, under hensyntagen til skibets type, anvendelse og fartsområde, tillade, at der yderligere medtages passagerer på frit dæk, hvor der skal beregnes mindst 0,55 m<sup>2</sup> frit dæksareal pr. passager. Hvor dette kan tillades, skal der være lukkede rum med 0,85 m<sup>2</sup> fri dørkflade til mindst 1/6 af det samlede passagerantal.
- 2) Der skal være mindst 1 toiletrum med WC og håndvask med ferskvand.
- 3) Der skal være tilstrækkelig ventilation til alle lukkede rum.

#### **Hejsebåre**

2-3.14 I skibe med en bruttotonnage på 150 og derover skal forefindes en hejsebåre af egnet type.

#### **Drikkevand**

2-3.15 Drikkevandstanke skal opfylde følgende forskrifter:

- 1) Fast indbyggede tanke skal have cofferdam mod tanke beregnet til andre væsker. Skibssiden må i nittede skibe ikke danne begrænsning for en drikkevandstank.
- 2) Tankene skal have de fornødne mandehuller og de skal i videst muligt omfang være tilgængelige for såvel udvendigt som indvendigt eftersyn. Tillader deres bygning og størrelse ikke adgang til deres indre, skal de være forsynet med et tilstrækkeligt antal renehuller. Mandehuller og renehuller skal være således konstrueret, at ansamlinger af urenheder undgås. Vandret liggende åbninger skal være forsynet med mindst 50 mm høj karm.
- 3) Påfyldningsrør til tanke, der fyldes fra anlæg i land, skal være ført op i ca. 400 mm højde over dæk og være forsynet med skruedæksel med kæde.
- 4) Åbningerne til lufrør på drikkevandstanke skal være forsynet med fintmasket net. I skibe med en tonnage på 150 og derover skal der være mindst 2 lufrør anbragt så langt fra hinanden som muligt.
- 5) Tankene skal kunne tømmes helt, enten ved sugning fra tankens laveste punkt eller gennem bundventil.
- 6) Tankene skal være forsynet med standrør eller anden godkendt pejleanordning, der skal være således indrettet, at der ikke ad den vej kan tilføres vandet forurening.
- 7) Gennem drikkevandstanke må ikke føres rør, ligesom rør i drikkevandssystemet ikke må føres gennem andre tanke.
- 8) Der skal være truffet foranstaltninger til at sikre, at drikkevand ikke sammenblandes med andre væsker i rørsystemet.
- 9) Overfladebehandling af indvendige overflader af tanke, rør m.v. må kun ske med materialer, der af Søfartsstyrelsen er godkendt til dette formål.

### **Kapitel 3 Redningsmidler og -arrangementer**

#### **Redningsveste**

3.1 Der skal forefindes godkendte redningsveste til samtlige personer om bord og derudover yderligere redningsveste svarende til 5% af de ombordværende.

3.2 Såfremt der medtages børn, skal der desuden findes børneredningsveste til 10% af antallet af ombordværende, dog mindst i et antal, der svarer til det faktiske antal børn om bord. Ved børn forstås personer med en masse på indtil 32 kg.

3.3 Redningsvestene skal være forsynet med godkendt lys, medmindre skibet kun går i fart mellem solopgang og solnedgang.

3.4 Redningsveste skal opbevares på dækket i kasser eller skabe, der er tydeligt påmærkede "REDNINGSVESTE" eller godkendt piktogram. Der skal hensigtsmæssige steder opsættes godkendte anvisninger i påtagning af redningsvest.

#### **Redningsdragter**

3.5 Skibe, der er udrustet med redningsnet, skal medføre en godkendt redningsdragt til brug sammen med nettet.

3.6 Skibe, der er udrustet med mand-overbord-båd, skal for hver person udpeget at bemande båden medføre en godkendt redningsdragt eller beskyttelsesdragt.

#### **Termiske beskyttelsesmidler**

3.7 Skibe i fart i tidsrummet fra 30. september til 1. maj skal medføre termiske beskyttelsesmidler til alle personer om bord.

#### **Redningskranse**

3.8 Der skal om bord findes mindst 2 godkendte redningskranse. I skibe med en bruttotonnage over 150 dog 4 sådanne redningskranse. Redningskransene anbringes hensigtsmæssigt i skibet. En redningskrans skal være forsynet med 30 meter line, der kan flyde på vandet. Øvrige redningskranse skal være forsynet med selvtændende lys.

#### **Indskibningsarrangement**

3.9 Indskibningsarrangementet skal være således, at alle ombordværende kan evakueres inden for et tidsrum af 10 minutter.

3.10 Redningsflåder og mand-overbord-båd skal kunne fastholdes ved indskibningsstedet, indtil det totale antal personer er kommet om bord.

3.11 I skibe, hvor højden fra havoverfladen til indskibningsdækket overstiger 1,5 meter, skal der forefindes en indskibningslejder af konstruktion som en lodslejder ved hvert indskibningssted.

3.12 I skibe, hvor højden fra havoverfladen til indskibningsstedet på skibet overstiger 4,5 meter, skal redningsflåderne med det totale antal personer kunne udsættes med david eller kran.

#### **Redningsflåder**

3.13 Skibet skal være forsynet med godkendte redningsflåder af en sådan samlet kapacitet, at de kan optage alle personer om bord, plus en overkapacitet på 25%. Flådernes antal skal være mindst to. Endvidere skal antallet af redningsflåder været tilstrækkeligt til, at det, hvis et redningsfartøj går tabt eller bliver uanvendeligt, er muligt at optage alle personer skibet medfører, i de resterende redningsflåder.

3.14 Under særlige vilkår, så som at sejladsen er af kortere varighed og kun foregår under gunstige vejrforhold, kan Søfartsstyrelsen tillade, at antallet af ombordværende svarer til kapaciteten af redningsmidlerne, dvs. uden overkapacitet af redningsflåder.

3.15 Skibe med fartsområde uden for indskrænket fart skal på hver side af skibet have redningsflåder med kapacitet til at optage alle personer om bord. Skibe i dagfart kan fritages for krav om drikkevand i flåderne.

3.16 Redningsflåderne skal være udrustet i henhold til bestemmelserne for udrustning af flåder i lastskibe i indenrigsfart.

3.17 Redningsflåder skal anbringes på ramper med 20° hældning mod borde, fri af gelænder og andre hindringer, således at de, når surringerne fjernes, af sig selv ruller i vandet. Fangelinen (udløserlinen) skal være fastgjort til skibet. Anvendes flådesurringer skal de forsynes med et af Søfartsstyrelsen godkendt hydrostatisk udløserapparat således, at redningsflåden flyder frit op og oppustes automatisk hvis fartøjet synker.

3.18 Redningsflåder og hydrostatiske udløserapparater skal efterses ved en godkendt servicestation med højst 12 måneders mellemrum.

3.19 Redningsflåder kan helt eller delvis erstattes af redningsbåde anbragt under davider. I så fald skal redningsbådene opfylde bestemmelserne for redningsbåde, -arrangementer og udsætningsmidler i "Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B" .

#### **Mand-overbord-arrangement**

3.20 Skibe, der af Søfartsstyrelsen findes egnede til at manøvrere hen til og opsamle en person fra vandet, kan fritages for at være udrustet med båd. Sådanne skibe skal være udrustet med et godkendt redningsnet, en lejder af konstruktion som en lodslejder og en godkendt redningsdragt.

3.21 Skibe med en bruttotonnage på 50 og derover, der ikke er fritaget for båd i henhold til bestemmelserne i pkt. 6.20, skal udrustes med båd i henhold til bestemmelserne i § 297, i bekendtgørelse nr. 173 af 21. maj 1965 om forskrifter for skibes bygning og udstyr m.v. med senere ændringer.

#### **Nødbelysning**

3.22 Skibe, der medfører passagerer i tidsrummet mellem kl. 1800 og 0600, samt alle skibe med en bruttotonnage på 150 og derover, skal være forsynet med nødbelysning, der er i stand til effektivt at belyse redningsmidlerne under klargøring og udsætning, samt den del af søen hvori de udsættes.

#### **Nødsignaler**

3.23 Skibet skal medføre 12 faldskærmssignaler og 2 orange røgsignaler. Signalerne skal være af godkendt type og fornys i henhold til fabrikantens anvisninger, dog senest 4 år efter produktionsdatoen. Skibe, der alene går i fart mellem solopgang og solnedgang, behøver kun medføre 6 faldskærmssignaler og 2 orange røgsignaler.

## Kapitel 4 Radiokommunikation

### Anvendelsesområde

4.1 Dette kapitel finder anvendelse på nye og eksisterende skibe omfattet af denne forskrift med undtagelse af skibe, der går i fart af ikke over 1/2 times varighed i søen.

### Ikrafttræden

4.2 Bestemmelserne skal være opfyldt senest den 1. februar 2002, dog således at fartøjer, der udelukkende har fartsområde inden for havområde A1, kan udskyde opfyldelsen af kravene i dette kapitel til den 1. februar 2003. (Havområde A1 omfatter i Danmark de indre danske farvande og Nordsøen ud til ca. 25 sømil fra kysten)

4.3 Bestemmelserne i dette kapitel skal ikke være til hinder for, at et fartøj eller overlevelsesfartøj i en nødsituation bruger et hvilket som helst middel, der står til dets disposition, til at tiltrække sig opmærksomhed, gøre sin position kendt og opnå hjælp.

### Udtryk og definitioner

4.4 I dette kapitel har følgende udtryk betydningen defineret nedenfor:

- .1 "DSC" betyder digitalt selektivt opkald, som er en teknik med anvendelse af digitale koder, der sætter en radiostation i stand til at etablere kontakt med og overføre information til en anden station eller gruppe af stationer, og som opfylder de relevante anbefalinger fra den internationale radiokomite (ITU-R).
- .2 "Inmarsat" er den organisation, der er etableret i henhold til konventionen om den internationale maritime satellitorganisation (Inmarsat) vedtaget den 3. september 1976.
- .3 "EPIRB" (Emergency Position Indicating Radio Beacon) er en satellit nødradiosender.
- .4 "MMSI" (Maritime Mobile Service Identity) er et 9-cifret nummer, der identificerer skibet i bl.a. DSC-udstyr og EPIRB'er.
- .5 "Float-free EPIRB" betyder en EPIRB anbragt i en holder indrettet således, at EPIRB'en automatisk aktiveres og flyder fri af fartøjet, hvis dette synker.
- .6 "SART" (Search And Rescue Transponder) er en sender/modtager, der aktiveres af signaler fra en 3-cm radar, og som udsender signaler, der registreres af 3-cm radarer. Den anvendes til lokalisering i nødsituationer.
- .7 "NAVTEX" er en modtager til automatisk modtagelse af engelsksproget maritim sikkerhedsinformation (MSI) på 518 kHz.
- .8 "Havområde A1" betyder et område, defineret som sådant af en kontraherende regering, inden for radiotelefonidækning af mindst en VHF kystradiostation, hvor der kontinuerligt er mulighed for alarmering via DSC.
- .9 "Havområde A2" betyder et område, uden for havområde A1, defineret som sådant af en kontraherende regering, inden for radiotelefonidækning af mindst en MF kystradiostation, hvor der kontinuerligt er mulighed for alarmering via DSC.
- .10 "Havområde A3" betyder et område, uden for havområderne A1 og A2, inden for dækning af en INMARSAT geostationær satellit hvor der kontinuerligt er mulighed for alarmering.
- .11 "Havområde A4" betyder et område uden for havområderne A1, A2 og A3.
- .12 "Uafbrudt vagt" betyder, at den pågældende radiovagt kun må afbrydes i korte perioder, hvor fartøjets modtageevne er forringet eller blokeret af dets egen kommunikation eller hvis udstyret er under periodisk vedligehold eller eftersyn.

### Udstyrskrav

4.5 Skibe skal være udrustet med radioudstyr, som det fremgår af nedennævnte tabel:

Havområde	VHF-DSC	MF-DSC	HF-DSC	Inmarsat-C	EPIRB	float-free	SART	Bærbare VHF	NAV-TEX
A1	1				13		1	1	14
A2	1	1			1		1	1	1

- .1 For så vidt angår funktionskravene til det enkelte radioudstyr i ovennævnte tabel og installationen af disse gælder bestemmelserne i radiokapitlet i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B(IV). Der henvises til dette regelværk. VHF-DSC udstyret skal være af klasse A, B eller D og MF-DSC udstyret af klasse A, B eller E.
- .2 Vedrørende sejlads i grønlandske farvande kan Søfartsstyrelsen undtage fartøjer, når disse er beskæftiget i fart udelukkende inden for havområderne A2, fra kravene om VHF-DSC på den betingelse, at sådanne fartøjer, når det er praktisk muligt, opretholder en uafbrudt lyttevagt på VHF kanal 16.
- .3 Radioinstallationen skal være forsynet med pålidelig, permanent installeret elektrisk belysning, som giver tilstrækkeligt lys til radioinstallationens betjeningsfaciliteter.
- .4 Radioinstallationen skal være tydeligt mærket med fartøjets navn, kaldesignal og MMSI-nr. Der skal endvidere findes et opslag ved radioinstallationen, der giver ukyndige vejledning i under en nødsituation at starte radioanlægget og udsende nødopkald.

### Vagthold

4.6 Ethvert fartøj skal, når det er i søen, opretholde en uafbrudt vagt:

- .1 på VHF DSC kanal 70, hvis fartøjet er udrustet med VHF-DSC.;
- .2 på nød- og sikkerhedsfrekvensen for DSC: 2187,5 kHz, hvis fartøjet er udrustet med MF-DSC;
- .3 for kyst-til-skib nødmeldinger via satellit, hvis fartøjet er udrustet med en Inmarsat-C station.

4.7 Ethvert fartøj skal, når det er i søen, opretholde en radiovagt for modtagelse af udsendelser af maritim sikkerhedsinformation (MSI) på den eller de relevante frekvenser, hvor udsendelse finder sted til netop det område fartøjet befinder sig i.

4.8 Indtil den 1. februar 2005, skal ethvert fartøj, når det er i søen, opretholde uafbrudt lyttevagt på VHF kanal 16 i det omfang det er praktisk muligt. Denne vagt skal holdes på den position, hvorfra fartøjet normalt navigeres.

#### **Energikilder**

4.9 Når fartøjet er i søen skal der til stadighed være tilstrækkelig elektrisk energi til rådighed til drift af radioinstallationerne samt til opladning af alle de batterier, der anvendes som en del af en eller flere energikilder for radioinstallationerne.

4.10 Radioinstallationerne skal være tilsluttet skibets hovedenergikilde samt ved en automatisk omskifter et separat radiobatteri.

4.11 Ved radioudstyret skal forefindes en alarm, som aktiveres når radioudstyret alene drives af det separate radiobatteri.

4.12 Den i regel 4.5 krævede belysning og eventuelt navigationsudstyr, som er tilsluttet skibets radioudstyr, skal være tilsluttet samme energikilde som radioudstyret.

4.13 Følgende radioudstyr skal samtidigt kunne forsynes af radiobatteriet i mindst 6 timer:

.1 VHF-DSC samt MF-DSC, såfremt skibet har fartsområde i havområde A2.

#### **Vedligehold**

4.14 Der skal om bord findes tilstrækkelig teknisk dokumentation til at udstyret kan betjenes korrekt og vedligeholdes.

4.15 Der skal forefindes tilstrækkeligt med reservedele og værktøj til at udstyret kan vedligeholdes.

4.16 Udstyret skal holdes i funktionsdygtig stand.

#### **Radiopersonale**

4.17 Ethvert fartøj skal have personale om bord, der er kvalificeret til at varetage nød- og sikkerhedsradiokommunikation. Dette personale skal være indehavere af de relevante radiocertifikater. En bestemt person blandt dette personale skal være udpeget til at have det primære ansvar for radiokommunikationen i nødsituationer.

#### **Radiojournal - skibsdagbog**

4.18 Alle hændelser i forbindelse med radiotjenesten, der synes at være af betydning for sikkerheden for menneskeliv til søs, skal registreres i skibsdagbogen, hvis en sådan skal føres.

### **Kapitel 5 Sejladsens betryggelse**

#### **Navigering m.v.**

5.1 Skibet skal være udrustet med oprettede søkort og sejlhåndbøger m.m. i nødvendigt omfang til det pågældende fartsområde.

5.2 Der skal forefindes kikkert, barometer, vagtsur, ekkolod og radaranlæg. For træskibe med en tonnage under 150 anbefales en effektiv radarreflektor.

5.3 Skibet skal være udrustet med et kompas af klasse A, som skal belyses elektrisk. Med mellemrum af ikke over 12 måneder skal foretages en fuldstændig deviationsundersøgelse og evt. kompensering.

5.4 Skibet skal være forsynet med lanterner, signalfigurer og midler til at afgive lydsignaler i henhold til bestemmelserne i de internationale søvejsregler samt "Skibstilsynets Meddelelser" nr. 380.

5.5 Skibe med fartsområde uden for europæisk fart skal have elektronisk stedbestedelsesudstyr for sejladsområdet, reservekompas af klasse A, sekstant, kronometer, stopur, log, international signalbog, internationale signalflag og reservelanterner.

#### **Kapitlerne 6-8 er reserveret til senere brug**

### **Kapitel 9 Sikker skibsdrift**

#### **Sikkerhedsstyringssystem**

9.1 Skibe der har tilladelse til sejlads med mere end 12 passager samt rederier, der opererer sådanne skibe, skal etablere og opretholde et sikkerhedsstyringssystem (SMS) i rederiets eventuelle landbaserede organisation samt på det enkelte skib i rederiet, med henblik på at opnå sikker drift, forskriftsmæssig vedligehold og for at forhindre forurening. Sikkerhedsstyringssystemet skal være i overensstemmelse med ISM-koden.

#### **Definitioner**

9.2 I forbindelse med sikkerhedsstyringssystemet anvendes yderligere de følgende definitioner:

1) **Afvigelse:** En observeret situation, hvor objektive beviser indikerer manglende opfyldelse af et fastlagt krav.

2) **Auditering:** En systematisk og uafhængig gennemgang af sikkerhedsstyringsaktiviteterne og de deraf følgende resultater, med henblik på at påvise, at disse foranstaltninger er gennemført på en effektiv måde og egner sig til formålet.

3) **Certifikat for Sikker Skibsdrift:** Et certifikat udstedt til et skib, som udtryk for, at skibet opereres i overensstemmelse med det godkendte sikkerhedsstyringssystem.

4) **Grov afvigelse:** En identificerbar afvigelse, som udgør en alvorlig trussel for mandskabet, skibets sikkerhed eller for miljøet, og som kræver øjeblikkelig afhjælpning; manglen på en effektiv og systematisk indførelse af krav omfattet af ISM-koden, vil ligeledes blive betragtet som en grov afvigelse.

5) **ISM-koden:** Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift og Forebyggelse af Forurening" (International Safety Management Code) som vedtaget af den Internationale Maritime Organisation (IMO), med senere ændringer.

6) **Landbaserede rederifunktioner :** Administrative funktioner som er direkte forbundet med rederiets sikkerhedsstyringssystem, og som udøves fra faciliteter i land.

7) **Overensstemmelsesdokument:** Et dokument udstedt til et rederi, som udtryk for, at rederiets landbaserede funktioner udføres i overensstemmelse med det godkendte sikkerhedsstyringssystem. I rederier, hvor der ikke findes egentlige landbaserede rederifunktioner, udstedes der alene et Certifikat for Sikker Skibsdrift til rederiets skibe.

8) **Rederi:** Ejeren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person som f.eks. operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved at have påtaget sig et sådant ansvar, har erklæret sig indforstået med hensyn til overtagelsen af alle pligter og ansvarsområder, som denne forskrift pålægger.

9) **Sikkerhedsstyringssystem (Safety Management System (SMS)):** Et struktureret og dokumenteret system, som sætter rederiets personale i stand til effektivt at gennemføre rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik.

### **9.3 Certificering og kontrol**

1) Efter en tilfredsstillende auditering af rederier, hvor der findes landbaserede rederifunktioner, udsteder Søfartsstyrelsen et Overensstemmelsesdokument. Dokumentet gælder for fem år ad gangen.

2) Efter tilfredsstillende auditering af et passagerskib udsteder Søfartsstyrelsen et Certifikat for Sikker Skibsdrift. Certifikatet gælder for fem år ad gangen.

3) Rederen er ansvarlig for, at rederier omfattet af stk. 1 samt passagerskibe omfattet af stk. 2 er i besiddelse af tilsvarende gyldige certifikater.

4) Rederiet skal gennemføre interne audits af sit sikkerhedsstyringssystem (SMS) mindst en gang hver 12. måned. Fornøden dokumentation herfor skal kunne forevises for Søfartsstyrelsen.

5) Søfartsstyrelsen skal 1 gang om året tilkaldes for at foretage årlige auditeringer af rederier omfattet af stk. 1. De årlige auditeringer skal så vidt muligt ske med intervaller på 12 måneder, regnet fra udstedelsesdatoen for det pågældende Overensstemmelsesdokument.

6) Søfartsstyrelsen skal tilkaldes for at foretage mindst en mellemliggende auditering af passagerskibe i løbet af den i stk. 2 nævnte fem års periode. Denne mellemliggende auditering skal udføres mellem 24 og 36 måneder efter udstedelsesdagen for det pågældende Certifikat for Sikker Skibsdrift.

7) Søfartsstyrelsen kan, når det skønnes nødvendigt, udføre ekstraordinære auditeringer.

9.4 For nyetablerede rederier, i forbindelse med væsentlige ændringer af et skibs anvendelse, ved større ombygninger, ved indkøb af skibe eller ved levering af nybyggede skibe kan Søfartsstyrelsen på nærmere angivne vilkår, udstede et midlertidigt Overensstemmelsesdokument henholdsvis et Certifikat for Sikker Skibsdrift med indtil 6 måneders gyldighed.

9.5 Et Overensstemmelsesdokument henholdsvis et Certifikat for Sikker Skibsdrift kan inddrages af Søfartsstyrelsen, hvis der konstateres grov afvigelse fra Sikkerhedsstyringssystemet eller, hvis årlige- eller mellemliggende auditeringer ikke rekvireres. Såfremt et Overensstemmelsesdokument inddrages, vil Certifikat for Sikker Skibsdrift for rederiets skib(e) samtidigt blive inddraget.

**Kapitlerne 10-19 er reserveret til senere brug**

## **Kapitel 20 Behandling og opbevaring af kloakspildevand**

### **Regel 1 Definitioner**

I denne forskrift betyder:

1.1 "Kloakspildevand":

1. afløbsstoffer og andet affald fra enhver form for toiletter, urinaler og wc-afløb,

2. afløbsstoffer fra hospitalsrum (apotek, sygerum m.v.) udledt fra vaskekummer, badekar og afløb anbragt i sådanne rum,

3. afløbsstoffer fra steder, hvor der findes levende dyr, eller

4. andet spildevand, når det er blandet med afløbsstoffer som defineret ovenfor.

1.2 "Opbevaringstank": En tank til opsamling og opbevaring af kloakspildevand.

1.3 "Godkendt": Godkendt af Administrationen eller en af Administrationen anerkendt myndighed eller organisation.

1.4 "Østersøområdet": Som defineret i lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet.

1.5 "Dansk søterritorium": Som fastlagt i overensstemmelse med international ret.

### **Regel 2 Anvendelse**

2.1 Bestemmelserne i denne forskrift finder anvendelse på skibe, som har fartstilladelse i østersøområdet og i dansk søterritorium, på

1. en bruttotonnage på 200 og derover,
2. en bruttotonnage mindre end 200, som er godkendt til befordring af mere end 10 personer, samt
3. skibe, som ikke har en målt bruttotonnage, og som er godkendt til befordring af mere end 10 personer.

### **Regel 3 Udtømning af kloakspildevand**

3.1 Udtømning af kloakspildevand i havet må kun finde sted, såfremt

1. udtømningen foretages under anvendelse af et godkendt anlæg til behandling af kloakspildevand, og spildevandet ved afløbet ikke frembringer synlige spor i havet, eller
2. spildevandet er finfordelt og desinficeret i et godkendt anlæg, og udtømningen sker i en afstand af mindst 4 sømil fra nærmeste kyst, eller
3. udtømningen foretages i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst. Foretages udtømningen fra en tank til opsamling og opbevaring af kloakspildevand, skal skibets fart endvidere være mindst 4 knob, og udtømningen skal ske med moderat udløbshastighed.

### **Regel 4 Rørledning og tilkoblingsflange for udtømning til modtageanlæg**

4.1 Skibet skal være udstyret med en rørledning og en pumpe til udtømning af kloakspildevand til modtageanlæg i land. Rørledningen skal være forsynet med en tilkoblingsflange med dimensioner som angivet nedenfor, dog kan anden tilkoblingsmulighed anvendes for skibe i fast fart og indenrigs fart.

4.2 Standarddimensioner for tilkoblingsflange.

Beskrivelse	Dimension
Ydre diameter	210 mm
Indre diameter	I henhold til rørets diameter
Boltringens diameter	170 mm
Flangeudskæringer	4 huller, 18 mm i diameter, anbragt med lige store mellemrum på en boltring af ovennævnte diameter udskåret til flangeomkredsen. Udskæringens bredde skal være 18 mm
Flangetykkelse	16 mm
Bolte og møtrikker: antal og diameter	4, hver på 16 mm i diameter og i passende længde

Flangen skal være således konstrueret, at der kan anvendes rør med en indvendig diameter op til 100 mm, og skal være fremstillet af stål eller andet tilsvarende materiale, som har en glat overflade. Flangen med tilhørende pakning skal kunne holde til et arbejdstryk på 600 kPa.

### **Regel 5 Syn**

5.1 Skibet skal underkastes et første syn, før det sættes i fart, eller før certifikatet - som nævnt i afsnit 6 - udstedes første gang. Synet skal være så omfattende, at det sikres,

1. når skibet er udstyret med et anlæg til behandling af kloakspildevand, at anlægget opfylder de operationelle krav, som er baseret på de standarder og afprøvninger, der er anbefalet af Helsinki-kommissionen<sup>5</sup>, samt at anlægget er godkendt.
2. når skibet er udstyret med et anlæg til finfordeling og desinficering af kloakspildevand, at anlægget opfylder de operationelle krav, som er baseret på de standarder og afprøvninger, der er anbefalet af Helsinki-kommissionen\*, samt at anlægget er godkendt,
3. når skibet er udstyret med en opbevaringstank, at kapaciteten af en sådan tank er godkendt af Søfartsstyrelsen til opbevaring af kloakspildevand, idet der skal tages hensyn til skibets anvendelse, antal personer om bord og andre relevante faktorer, samt at tanken opfylder de operationelle krav, som er baseret på de standarder og afprøvninger, der er anbefalet af Helsinki-kommissionen<sup>6</sup>, og
4. at skibet er udstyret med en rørledning til udtømning af kloakspildevand til modtageanlæg i land. Denne rørledning skal være udstyret med en standardflange i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt 4.2 eller, for skibe i faste farter samt national fart, med en alternativ tilkoblingsmulighed.
5. Dette syn skal endvidere sikre, at udstyr, tilbehør, systemer og materialer fuldt ud opfylder de relevante bestemmelser i denne forskrift.

5.2 Skibet skal underkastes periodiske syn med mellemrum af 5 år, som sikrer, at udstyr, tilbehør, systemer og materialer fuldt ud opfylder de relevante bestemmelser i denne forskrift.

5.3 Efter at et syn af et skib er blevet afsluttet, må der ikke uden Søfartsstyrelsens godkendelse foretages nogen ændring af udstyr, tilbehør, systemer eller materialer, som er omfattet af synet, bortset fra direkte udskiftning af sådant udstyr og tilbehør.

### **Regel 6 Udstedelse af certifikat**

6.1 Et certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand skal udstedes af Søfartsstyrelsen til skibe, som er godkendt til at befordre mere end 50 personer i fart i østersøområdet, efter at syn er afholdt i henhold til bestemmelserne i afsnit 5.

6.2 Certifikatet skal udstedes for en periode af 5 år.

6.3 Certifikatet bliver ugyldigt, såfremt der foretages større ændringer af udstyr, tilbehør, systemer eller de krævede materialer uden Søfartsstyrelsens godkendelse; undtaget er direkte udskiftning af udstyr eller tilbehør.

### **BILAG A Retningslinier for typeprøvning og godkendelse af systemer til behandling og opbevaring af kloakspildevand**

Disse retningslinier er udarbejdet på baggrund af "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973", Annex IV (MARPOL 73/78, Annex IV) og "Recommendation on International Effluent Standard and Guidelines for Performance Tests for Sewage Treatment Plants" (IMO's resolution MEPC. 2 (VI)).

Retningslinierne er gældende for systemer til behandling af kloakspildevand, som installeres i skibe i henhold til reglerne i Helsinki-konventionen (østersøkonventionen).

#### **1. Anvendelse**

Disse retningslinier finder anvendelse på tre forskellige systemer, som fremgår af nedennævnte tabel, hvor "ja" betyder, at pågældende system er omfattet af det pågældende afsnit, og "nej" betyder, at det ikke er omfattet.

Afsnit	Spildevands-behandlingsanlæg	Finfordelings- og desinficeringsanlæg	Opbevaringstank
2	Ja	Ja, undtagen 2.2.100	Nej
3	Ja, undtagen 3.7 og 3.8	Ja, undtagen 3.1	Nej
4	Ja	Ja	Nej
5	Ja, undtagen 5.7	Ja	Ja, undtagen 5.6
6	Ja, undtagen 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10 og 6.11	Ja, undtagen 6.4, 6.5, 6.6, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10 og 6.11	Ja
7	Ja	Ja, undtagen 7.3.6	Ja, undtagen 7.3.4, 7.3.5 og 7.3.6

#### **2. Ansøgning om typegodkendelse**

Ansøgning med bilag skal fremsendes til Søfartsstyrelsen i to eksemplarer.

2.1 Ansøgningen skal indeholde følgende:

1. Beskrivelse af anlæggets behandlingsprincip og virkemåde inklusive skematiske tegninger.
2. Materialebeskrivelse, herunder de materialer, som kommer i kontakt med spildevandet og eventuelle kemikalier.
3. Installationsvejledning.
4. Driftsinstruktioner.
5. Vedligeholdelsesinstruktioner.
6. Liste over de vigtigste komponenter i behandlingen.
7. Eventuel dokumentation for erfaring med anlægget under drift i skibe.
8. Forslag til afprøvningsprogram i henhold til disse retningslinier.
9. Navnet på det institut, som ansøgeren foreslår skal udføre afprøvningen.
10. Navnet på det laboratorium, som ansøgeren foreslår skal udføre vandanalyserne.

2.2 De instruktioner, som er krævet i 2.1.3, 2.1.4 og 2.1.5, skal være de instruktioner, som normalt leveres med hvert anlæg, og skal bl.a. indeholde følgende oplysninger:

1. Spildevandstype (sort, grå eller recirkulation).
2. Skyllvandstype (fersk eller salt).
3. Anlæggets kapacitet; normal, maksimum og minimum (antal personer, gennemstrømningskapacitet/anlæg/time).
4. Den tid, anlægget kan arbejde med maksimum kapacitet.
5. Organisk konstruktionsbelastning.
6. Hvilke kemikalier der anvendes og i hvilken koncentration.
7. Instruktioner og advarsler i forbindelse med kemikalierne anvendelse.
8. Diagram af spildevandets vej gennem anlægget samt elektrisk diagram.
9. Et simpelt arrangement for kontrol af det behandlede spildevand.
10. Instruktion for opbevaring eller behandling af tilbageblevne faste bestanddele.

#### **3. Afprøvning af typegodkendelse**

3.1 Afprøvningen skal udføres i overensstemmelse med reglerne i IMO's resolution MEPC. 2 (VI).

3.2 Afprøvningsprogrammet skal godkendes af Søfartsstyrelsen.



3.3 Anlæggets installation skal udføres i henhold til fabrikantens anvisninger (afsnit 2.1.3, 2.1.4 og 2.1.5) og til Søfartsstyrelsens tilfredshed.

3.4 Afprøvningen og analyseringen skal udføres af et institut og et laboratorium, som er anerkendt af Søfartsstyrelsen.

3.5 Alle dele af anlægget, som vil indeholde eller blive gennemstrømmet af spildevand, skal trykprøves i henhold til Søfartsstyrelsens bestemmelser.

3.6 Hvor der er god grund til at betvivle et anlægs egnethed, efter at det er installeret i et skib, selv om det er blevet afprøvet med tilfredsstillende resultat i henhold til 3.1, skal Søfartsstyrelsen kontrollere anlægget efter en passende driftstid i skibet med henblik på at konstatere, om anlægget virker tilfredsstillende, før den endelige typegodkendelse udstedes.

3.7 Systemer til finfordeling og desinficering af kloakspildevand eller ækvivalente anlæg skal opfylde følgende standarder:

1. Fækale kolibakterier må ikke overstige 1000/100 cm<sup>3</sup> M.P.N.

2. Efter at en udtaget mængde på 1 liter har passeret gennem en U.S. Sieve No. 12 (en si med maskestørrelse på 1,68 mm), skal det tilbageblevne materiale på sien tørres ved 103°C i en ovn, indtil vægten er konstant. Restmængden må herefter ikke overstige 10%, dog højst 50 mg, af det totale indhold af faste stoffer.

3.8 Finfordelings- og desinficeringssystemer skal afprøves i henhold til reglerne i IMO's resolution MEPC. 2 (VI), Annex B, dog med følgende ændringer:

1. Afprøvningen skal så vidt muligt udføres, når anlægget er installeret på et skib.

2. Afprøvningens varighed skal være mindst 2 døgn.

3. 10 analyseprøver af afgangsspildevandet skal udtages.

4. 2.5 og 2.8 i resolutionen finder ikke anvendelse.

#### **4. Konstruktionskrav**

4.1 Anlægget skal være udført således, at det kan modstå de mekaniske og miljømæssige påvirkninger, som det vil blive udsat for under driften om bord i skibet.

4.2 Anlægget skal virke effektivt ved en vinkel på 15° i forhold til et hvilket som helst plan.

4.3 Anlægget skal være udstyret til automatisk drift og med alarm, som angiver eventuelle fejl.

4.4 Anlægget skal være udstyret med åbninger af passende størrelse for tømning, rengøring, inspektion og vedligehold.

4.5 Anlægget skal være forsynet med luftrør til frit dæk fra alle dele, hvor ildelugtende eller eksplosive gasarter kan undslippe.

4.6 Analyseprøver skal let kunne udtages.

4.7 Det elektriske udstyr skal udføres i overensstemmelse med Søfartsstyrelsens bestemmelser.

4.8 Anlægget skal være udstyret med en holdbar mærkeplade påført fabrikantens navn, anlæggets typebetegnelse, serienummer, kapacitet, fabrikationsdato og navnet på den administration, som har typegodkendt anlægget.

#### **5. Installationsbeskrivelse**

5.1 En installationsbeskrivelse for hvert anlæg skal fremsendes til Søfartsstyrelsens orientering og skal omfatte følgende:

1. Systemets type.

2. Skyllevandets art (fersk eller salt).

3. Kapacitet (normal-, maksimum- og minimumsbelastning samt maksimumbelastning i maksimal tid).

4. Antal personer, som anlægget skal anvendes til.

5. Tegninger af installationen, herunder skematiske tegninger af rørsystemer med alle detaljer, som er nødvendige for at kontrollere anlægget.

6. Fabrikat og typebetegnelse.

7. Opbevaringstankens rumindhold.

#### **6. Krav til installationen**

6.1 Installationen skal udføres således, at den er egnet til formålet og er modstandsdygtig over for de medier, den er udsat for under driften i skibet. (Skal udføres i henhold til nationale standarder).

6.2 Luftrør skal være forsynet med trådnæt for at forhindre, at en eventuel antændelse af de brændbare gasser ikke breder sig til anlægget.

6.3 Der skal være rimelig plads ved de komponenter på anlægget, som kræver eftersyn.

6.4 Opbevaringstanken skal være modstandsdygtig over for de medier, den udsættes for.

6.5 Opbevaringstanken med tilhørende udstyr skal kunne fungere ved en slagside på 15° og et trim på 7°.

6.6 Opbevaringstanken skal være forsynet med alarmudstyr, som træder i funktion ved 3/4 fuld tank.

6.7 Opbevaringstanken skal være udført således, at den er modstandsdygtig over for spildevandet.

6.8 Opbevaringstanken skal være forsynet med åbninger for tømning, rensning, inspektion og vedligehold.

6.9 Opbevaringstanken skal være forsynet med udstyr til renskylning og tømning.

6.10 Opbevaringstanken skal være udstyret med luftrør, som er ført til fri luft.

6.11 Opbevaringstanken skal være konstrueret til det muligt maksimale tryk.

6.12 Der skal forefindes en rørledning og pumpe til udtømmning af kloakspildevand til modtageanlæg i land. Rørledningen skal være forsynet med en tilkoblingsflange med dimensioner, som angivet i den tekniske forskrift om behandling og opbevaring af kloakspildevand. Anden tilkoblingsmulighed kan anvendes i skibe i fast fart og indenrigs fart.

## 7. Syn

7.1 Ethvert anlæg skal trykprøves, før det sættes i drift, under overværelse af en repræsentant fra Søfartsstyrelsen eller en person, som er autoriseret af Søfartsstyrelsen. Alle dele af anlægget, hvor der vil forekomme gennemstrømning af spildevand, skal trykprøves.

7.2 Anlægget skal synes, inden det sættes i drift, og derefter hvert femte år af en repræsentant fra Søfartsstyrelsen eller af en person, som er autoriseret af Søfartsstyrelsen.

7.3 Synet skal omfatte følgende:

1. Kontrol af, at installationen er udført i henhold til installationsplanen og til fabrikantens forskrifter.
2. Kontrol af eventuelle katodebeskyttelser.
3. Kontrol af alarmfunktionerne.
4. Kontrol af funktionen af anlæggets vigtigste komponenter i henhold til fabrikantens instruktion (afsnit 2.1.6).
5. Kontrol af, om doseringen af desinficeringsvæske er korrekt.
6. Kontrol af eventuelle andre kemikaliekoncentrationer.

## 8. Forklarende bemærkninger

8.1 Begrebet "syn", som forekommer i afsnit 3.6, omfatter i almindelighed ikke udtagning af prøver til analysering.

8.2 Når klor anvendes til desinficeringsmiddel, skal restmængden i det behandlede spildevand være så lille som mulig og må under ingen omstændigheder overstige 0,5 mg/liter.

8.3 Vinklen 15° som anført i forbindelse med visse afprøvninger i afsnittene 4.2 og 6.5 er i henhold til IMO's regler for kloakspildevand, men det skal imidlertid bemærkes, at IMO's regler for olieseparatorer er 22,5°.

8.4 Permanent ventilation af opbevaringstanke bør overvejes i forbindelse med fremtidige regelændringer, men det skal dog understreges, at opbevaringstanke med tilhørende rørledninger skal udluftes grundigt og atmosfæren kontrolleres, forinden personer går ind i tanken.

## BILAG B

**Retningslinier for kapacitetsberegning af systemer for kloakspildevand** Disse retningslinier skal anvendes til beregning af størrelsen af systemer til behandling og opbevaring af kloakspildevand. Retningslinierne indeholder regler for såvel sort som gråt kloakspildevand. Sort kloakspildevand er defineret i afsnit 1 i ovennævnte tekniske forskrift. Gråt kloakspildevand er betegnelsen på afløbsvand fra kabysser, vaskerier, baderum m.v. Det er kun det sorte kloakspildevand, som kræves behandlet ifølge forskrifterne, men da sanitærsystemerne i mange skibe er indrettet således, at det sorte og grå kloakspildevand ledes til samme anlæg eller tank, angiver nedennævnte tabel også beregningsværdier for sådanne systemer. De mest almindelige systemer, som anvendes om bord i skibe, er det konventionelle system og vakuumsystemet, men i enkelte skibe anvendes dog også recirkulationssystemer. I nedennævnte tabel angiver tallene liter pr. person pr. dag for de tre systemer.

Systemer	Sort vand	Sort/gråt vand
Konventionelt	70	230
Vakuumsystem	25	185
Recirkulation	2	-

De nævnte tal kan fraviges i forbindelse med eventuelle andre toiletsystemer. Skibe med anlæg til finfordeling og desinficering af kloakspildevand skal tillige være udstyret med en passende opbevaringstank. Opbevaringstanke skal som hovedregel være tilstrækkeligt store til at rumme kloakspildevand til 1 døgn drift.

## Kapitel 21 Forebyggelse af olieforurening fra skibe

### Afsnit I Almindelige bestemmelser

#### Regel 1 Definitioner

I dette kapitel betyder:

- (1) "Olie" - enhver form for mineralolie, herunder råolie, brændselsolie, olieslam, olieaffald og raffinerede produkter (undtagen petrokemikalier, som er omfattet af bestemmelserne i bilag II i MARPOL-konventionen), og definitionen omfatter endvidere de stoffer, der er anført i tillæg I, uden at dette skal forstås som en indskrænkning af denne definitions omfang.
- (2) "Olieholdig blanding" - en blanding, som indeholder olie.
- (3) "Brændselsolie" - enhver slags olie, der bruges som brændstof til fremdrivnings- og hjælpemaskineriet i det skib, som fører sådan olie.
- (4) "Nyt skib" Nye og eksisterende skibe, samt ombygninger, som defineret i kapitel I.

(5) "Nærmeste kyst". Udtrykket "fra nærmeste kyst" betyder fra den basislinie, hvorfra det pågældende territoriums ydre territorialfarvand er fastsat i overensstemmelse med international ret, dog således, at MARPOL-konventionen betyder "Fra nærmeste kyst" ud for Australiens nordøstlige kyst fra en linie trukket fra punkt 11° sydlig bredde, 142° 08' østlig længde på den australske kyst til punktet 10° 35' sydlig bredde, 141° 55' østlig længde,

derfra til punktet 10° 00' sydlig bredde, 142° 00' østlig længde

derfra til punktet 9° 10' sydlig bredde, 143° 52' østlig længde

derfra til punktet 9° 00' sydlig bredde, 144° 30' østlig længde

derfra til punktet 13° 00' sydlig bredde, 144° 00' østlig længde

derfra til punktet 15° 00' sydlig bredde, 146° 00' østlig længde

derfra til punktet 18° 00' sydlig bredde, 147° 00' østlig længde

derfra til punktet 21° 00' sydlig bredde, 153° 00' østlig længde

derfra til punktet 24° 42' sydlig bredde, 153° 15' østlig længde på den australske kyst.

(6) "Særligt område" - et havområde, hvor det under hensyn til områdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik af anerkendte tekniske årsager er nødvendigt at indføre særlige obligatoriske metoder til forhindring af olieforurening af havet.

Særlige områder omfatter dem, der er anført i regel 10.

(7) "øjeblikkelig udtømningshastighed af olieindhold" - udtømningshastigheden af olie i liter pr. time i et givet øjeblik divideret med skibets fart i knob i samme øjeblik.

(8) "Tank" - et lukket rum, som er dannet ved skibets faste konstruktion, og som er indrettet til at føre væsker i bulk.

(9) "Sidetank" - enhver tank, der støder op til skibets sideklædning.

(10) "Centertank" - enhver tank inden for et langskibs skot.

(11) "Separat ballast" - ballastvand, som er tilført en tank, som er fuldstændig adskilt fra lastolie- og brændseloliesystemet, og som permanent anvendes til føring af ballast, eller til føring af ballast eller ladninger, som ikke består af olie eller skadelige stoffer som defineret forskellige steder i MARPOL-konventionens bilag.

## **S Regel 2 Anvendelse**

(1) Medmindre andet er udtrykkelig bestemt, gælder dette kapitel for alle skibe.

## **S Regel 3 Ækvivalens**

(1) Administrationen kan tillade, at ethvert tilbehør, materiale, indretning eller apparat anbringes i et skib som alternativ til det, der foreskrives i dette kapitel, hvis sådant tilbehør, materiale, indretning eller apparat er mindst lige så effektivt som det, der foreskrives i dette kapitel. Denne bemyndigelse til administrationen må ikke omfatte substituering af operationelle metoder til gennemførelse af kontrol med udtømning af olie som ækvivalente med de udformnings- og konstruktionsmæssige egenskaber, som er foreskrevet i dette kapitel.

(2) Administrationen, som tillader installering af udstyr, materiale, indretning eller apparat som alternativ til det, der foreskrives i dette kapitel, skal tilstille organisationen (IMO) nærmere oplysninger herom, som skal videregives til konventionens parter til underretning og eventuel videre foranstaltning.

## **S Regel 4 Syn**

(1) Ethvert skib med en bruttotonnage på 400 og derover skal underkastes nedenfor anførte syn:

(a) Et første syn, før skibet sættes i fart, eller før det i regel 5 foreskrevne certifikat udstedes første gang, som skal omfatte et fuldstændigt syn af dets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordning og materialer, for så vidt som skibet omfattes af dette kapitel.

Dette syn skal sikre, at konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder de pågældende forskrifter i dette kapitel.

(b) Periodiske syn med mellemrum fastsat af administrationen, men ikke overstigende 5 år, undtagen hvor regel 8 stk. 2, 5, 6 eller 7 finder anvendelse. Det periodiske syn skal sikre, at konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder forskrifterne i dette kapitel.

(c) Et mellemliggende syn inden for 3 måneder før eller efter 2-årsdagen eller inden for 3 måneder før eller efter 3-årsdagen for certifikatets udstedelse. Synet skal foretages samtidigt med et af de årlige syn, som der er specificeret i stk. 1, punkt d) i denne regel. Synet skal sikre, at udstyret og de dermed forbundne pumpe- og rørsystemer, herunder systemer til registrering og kontrol af olieudtømning, systemer til separation af olieholdigt vand og oliefiltreringsanlæg, fuldstændig opfylder de pågældende forskrifter i dette kapitel og er i god driftsmæssig stand. Det i henhold til regel 5 og 6 udstedte certifikat skal forsynes med påtegning om sådanne mellemliggende syn.

(d) Et årligt syn inden for 3 måneder før eller efter 1-årsdagen for certifikatets udstedelse, som omfatter et generelt syn af konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer, som der er henvist til i stk. 1, punkt a) i denne regel for at sikre, at det er blevet vedligeholdt i henhold til stk. 4 i denne regel og at det vedbliver med at være tilfredsstillende for den fart skibet er beregnet til. Certifikatet skal påtegnes om sådanne årlige syn i henhold til regel 5 og 6.

(e) Yderligere syn skal afholdes enten generelt eller delvist efter en reparation som følge af de undersøgelser, der er foreskrevet i stk. 4 i denne regel, eller når vigtige reparationer eller fornyelser foretages. Synet skal udføres således, at det sikres at de nødvendige reparationer eller fornyelser er blevet udført effektivt, at materialer og den håndværksmæssige udførelse af sådanne reparationer og fornyelser under alle forhold er tilfredsstillende og at skibet under alle forhold opfylder bestemmelserne i dette kapitel.

(2) Administrationen skal fastsætte passende forholdsregler for skibe, som ikke omfattes af bestemmelserne i stk. 1, for at sikre, at de pågældende bestemmelser i dette kapitel overholdes.

(3) (a) Syn af skibe, der foretages med henblik på håndhævelsen af bestemmelserne i dette kapitel, skal udføres af administrationens embedsmænd. Dog kan administrationen udpege tilsynsførende eller anerkendte organisationer til at foretage inspektioner og syn.

(b) En administration, som udpeger tilsynsførende eller anerkender organisationer til at foretage syn og eftersyn som anført i pkt. a) og b), skal mindst bemyndige enhver udpeget tilsynsførende eller anerkendt organisation til:

(1) at kræve reparationer udført og

(2) at foretage syn og kontrol, hvis rette myndighed i en havnestat har anmodet herom. Administrationen underretter organisationen om de konkrete opgaver og de beføjelser, som er delegeret til de udpegede tilsynsførende eller organisationer. Oplysninger skal videresendes til parterne i konventionen til underretning for deres embedsmænd.

(c) Når en udpeget tilsynsførende eller anerkendt organisation konstaterer, at et skibs eller dets udstyrs stand ikke i alt væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet, eller gør skibet uegnet til videre sejlads uden at frembyde en urimelig trussel om skade på havmiljøet, skal den tilsynsførende eller organisationen straks sørge for, at der træffes foranstaltninger til at afhjælpe forholdet og til sin tid underrette administrationen. Hvis forholdet ikke afhjælpes, bør certifikatet inddrages, og administrationen skal straks underrettes. Hvis skibet befinder sig i et andet konventionsland, skal vedkommende myndighed i havnestaten også underrettes straks. Når en af administrationens embedsmænd, en udpeget tilsynsførende eller anerkendt organisation har underrettet vedkommende myndighed i havnestaten, skal den pågældende havnestats regering yde vedkommende embedsmand, tilsynsførende eller organisation enhver nødvendig hjælp til at udføre deres pligter i henhold til denne paragraf.

Hvor det er hensigtsmæssigt, træffer vedkommende havnestats regering de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at skibet ikke afsejler, før det kan gå til søs eller forlade havnen med det formål at sejle til nærmeste egnede reparationsværft, der er ledigt, uden at frembyde en urimelig trussel om skade på havmiljøet.

(d) I hvert tilfælde garanterer den pågældende administration helt for fuldstændigheden og effektiviteten af syn og inspektion og forpligter sig til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at opfylde denne forpligtelse.

(4) (a) Skibets og dets udstyrs stand skal vedligeholdes, så at bestemmelserne i dette kapitel opfyldes, for at sikre, at skibet i enhver henseende vedbliver at være egnet til at gå til søs uden at frembyde en urimelig fare for skade på havmiljøet.

(b) Efter at et syn af et skib i henhold til stk. 1 er blevet afsluttet, må der ikke uden administrationens godkendelse foretages nogen ændring i konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordning eller materialer, som omfattes af synet, bortset fra direkte udskiftning af sådant udstyr og tilbehør.

(c) Når som helst der tilstøder et skib en ulykke, eller der opdages en defekt, der i væsentlig grad berører skibets sikre stand eller fuldstændigheden eller effektiviteten af det af dets udstyr, som er omfattet af dette kapitel, skal skibets fører eller reder ved først givne lejlighed afgive indberetning herom til den administration, anerkendte organisation eller udpegede tilsynsførende, som er ansvarlig for udstedelsen af det pågældende certifikat, og som skal foranledige undersøgelser iværksat til konstatering af, om det er nødvendigt at foretage et syn som foreskrevet i stk. 1. Hvis skibet befinder sig i et andet konventionsland, skal føreren eller rederen tillige straks afgive beretning til vedkommende myndighed i havnestaten, og den udpegede tilsynsførende eller anerkendte organisation skal forvisse sig om, at en sådan indberetning er indgivet.

### **S Regel 5 Udstedelse af certifikat**

(1) Efter at der har været afholdt syn i overensstemmelse med regel 4, skal der udstedes et internationalt certifikat, om forebyggelse af olieforurening til ethvert andet skib med en bruttotonnage på 400 og derover, som går i fart til havne eller ofshore-terminaler under andre konventionslandes jurisdiktion.

(2) Et sådant certifikat udstedes eller påtegnes af administrationen eller af enhver person eller organisation, som er behørigt autoriseret af den. I alle tilfælde påtager administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet.

(3) Uanset enhver anden bestemmelse i ændringerne til dette kapitel som er vedtaget af IMO's miljøkomite (MEPC) ved resolution MEPC. 39(29), skal ethvert internationalt certifikat om forebyggelse af olieforurening, som er gyldigt, når disse ændringer træder i kraft, vedblive med at være gyldigt indtil det udløber under dette kapitels betingelser før ændringerne trådte i kraft.

### **S Regel 6 Udstedelse eller påtegning af certifikat af en anden regering**

(1) Et konventionslands regering kan efter anmodning fra administrationen lade afholde syn på et skib og, hvis den finder det godtgjort, at bestemmelserne i dette kapitel er overholdt, skal den udstede eller give bemyndigelse

til udstedelse af et internationalt certifikat om forebyggelse af olieforurening til skibet i overensstemmelse med dette kapitel.

(2) En kopi af certifikatet samt en kopi af synsrapporten skal så hurtigt som muligt tilstilles den administration, der anmodede om afholdelsen af synet.

(3) Et således udstedt certifikat skal indeholde en påtegning om, at det er blevet udstedt efter administrationens anmodning, og det skal have samme gyldighed og nyde samme anerkendelse som et certifikat, der er udstedt i henhold til regel 5.

(4) Der må ikke udstedes internationalt certifikat om forebyggelse af olieforurening til et skib, som er berettiget til at føre et ikke-konventionslands flag.

### **S Regel 7 Certifikatets udformning**

Det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening skal udformes i overensstemmelse med den model, der er angivet af organisationen. Hvis det benyttede sprog hverken er engelsk eller fransk, skal teksten indeholde en oversættelse til et af disse sprog.

### **S Regel 8 Certifikatets gyldighedsperiode**

(1) Administrationen skal udstede et internationalt certifikat om forebyggelse af olieforurening for en af administrationen nærmere fastsat periode, som ikke må overstige fem år fra udstedelsesdatoen.

(2) (a) Uanset bestemmelserne i stk. 1 i denne regel skal, selv om det periodiske syn er udført inden for 3 måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, det nye certifikat være gyldigt fra den dato, hvor det periodiske syn blev afholdt til en dato, som ikke må overstige 5 år fra udløbsdatoen af det eksisterende certifikat.

(b) Når det periodiske syn er udført efter udløbsdatoen af det eksisterende certifikat, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato hvor det periodiske syn blev afholdt til en dato, som ikke må overstige 5 år fra udløbsdatoen af det eksisterende certifikat.

(c) Når det periodiske syn er afholdt mere end 3 måneder før udløbsdatoen af det eksisterende certifikat, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato hvor det periodiske syn blev afholdt til en dato, som ikke må overstige 5 år fra den dato det periodiske syn blev afholdt.

(3) Hvis et certifikat er udstedt med en løbetid, som er mindre end 5 år, kan administrationen forlænge certifikatets gyldighedsperiode til den maksimumsperiode, som er angivet i stk. 1 i denne regel forudsat, at de syn, som der er omtalt i regel 4, stk. 1, punkt (c) og (d) i dette kapitel, afholdes, når certifikatet udstedes med en gyldighedsperiode på 5 år.

(4) Hvis et periodisk syn er afholdt og et nyt certifikat ikke kan udstedes eller anbringes ombord i skibet før det eksisterende certifikat udløber, kan den person eller organisation, som er autoriseret af administrationen, forlænge det eksisterende certifikat. Et sådant certifikat skal anerkendes som værende gyldigt for den angivne periode, som ikke må overstige 5 år.

(5) Hvis et skib befinder sig i en havn, hvor syn ikke kan afholdes og certifikatet er udløbet, kan administrationen forlænge certifikatets gyldighedsperiode, men denne forlængelse må kun tillades med det formål, at tillade skibet at fuldføre rejsen til den havn, hvor synet kan finde sted, og da kun i tilfælde hvor det anses for forsvarligt og rimeligt at gøre det. Intet certifikat må forlænges ud over en periode på 3 måneder, og et skib, som har fået tilladt en sådan forlængelse, må ikke i kraft af forlængelsen forlade den havn, hvor synet skulle finde sted, uden et nyt certifikat. Når det periodiske syn er afholdt, må det udstedte certifikats gyldighedsperiode ikke overstige 5 år fra den dato det eksisterende certifikat udløb før forlængelsen blev tilladt.

(6) Et certifikat, som er udstedt til et skib, der foretager korte rejser, og som ikke er blevet forlænget i medfør af de tidligere bestemmelser, kan forlænges af administrationen i en periode op til en måned fra den udløbsdato, som er angivet på det. Når det periodiske syn er foretaget, må det nye certifikat være gyldigt til en dato, som ikke overstiger 5 år fra den dato det eksisterende certifikat udløb før forlængelsen blev tilladt.

(7) I særlige tilfælde, som afgøres af administrationen, behøver et nyt certifikats gyldighedsperiode ikke at løbe fra det eksisterende certifikats udløbsperiode, som krævet i henhold til stk. 2, punkt (b) og stk. 5 og 6 i denne regel. I disse særlige tilfælde må det nye certifikats gyldighedsperiode ikke overstige 5 år fra den dato det periodiske syn blev afholdt.

(8) Hvis et årligt eller mellemliggende syn er afholdt før den periode, som er anført i regel 4, så skal,

(a) den årlige synsdato på certifikatet ændres ved påtegningen til en dato, som ikke må være mere end 3 måneder senere end den dato på hvilken synet blev afholdt,

(b) de efterfølgende årlige og mellemliggende syn, som er krævet i henhold til regel 4 i dette kapitel, skal afholdes med mellemrum, som anført i denne regel ved at anvende den nye årlige synsdato,

(c) udløbsdatoen kan forblive uændret forudsat et eller flere årlige- eller mellemliggende syn afholdes således, at det maksimale tidsrum mellem synene, som anført i regel 4 i dette kapitel, ikke overskrides.

(9) Et certifikat, som er udstedt i henhold til regel 5 og 6 i dette kapitel, skal anses for ikke at være gyldigt i enhver af følgende tilfælde:

(a) Hvis de foreskrevne syn ikke er afholdt inden for de perioder, som er anført i regel 4, stk. 1 i dette kapitel.

(b) Hvis certifikatet ikke er påtegnet i henhold til regel 4, stk. 1, punkt (c) og (d) i dette kapitel.

(c) Når et skib overføres til et andet lands flag, må et nyt certifikat kun udstedes, når regeringen, der udsteder det nye certifikat, finder det godtgjort, at skibet fuldt ud opfylder kravene i regel 4, stk. 4, pkt. (a) og (b). Når det drejer sig om en overførsel mellem konventionslande, skal den regering, hvis flag skibet tidligere var berettiget til at føre, såfremt anmodning fremsættes inden tre måneder, efter at overførslen har fundet sted, hurtigst muligt tilstille den nye administration en kopi af det certifikat, som skibet havde inden overførslen, og hvis den er til rådighed, en kopi af den pågældende synsrapport.

#### **S Regel 8A Havnestatskontrol på operationelle krav<sup>7</sup>**

(1) Et skib, som befinder sig i et andet konventionslands havn eller terminal, kan underkastes inspektion af en person, som er behørigt autoriseret af konventionslandet, når der er klare grunde til at tro, at skibets fører eller besætning ikke er fortrolige med væsentlige skibsprocedurer i forbindelse med forebyggelse af forurening med olie.

(2) På baggrund af omstændighederne i stk. 1 skal konventionslandet tage sådanne skridt, der vil sikre, at skibet ikke afsejler før forholdene er bragt i orden i henhold til bestemmelserne i dette bilag.

(3) Den procedure for havnestatskontrol, som er foreskrevet i artikel 5 i MARPOL-konventionen, skal anvendes i forbindelse med håndhævelsen af denne regel.

(4) Intet i denne regel skal opfattes som en begrænsning i de rettigheder og forpligtelser et konventionsland har i forbindelse med udførelsen af kontrol af operationelle krav, som specifikt er foreskrevet i MARPOL-konventionen.

#### **Afsnit II - Bestemmelser om kontrol af forurening, der hidrører fra driften af skibe**

##### **M Regel 9 Kontrol med udtømning af olie**

(1) Med forbehold af bestemmelserne i reglerne 10 og 11 og stk. 2 i denne regel er enhver udtømning i søen af olie eller olieholdige blandinger fra skibe, som omfattes af dette kapitel, forbudt, medmindre følgende betingelser alle er overholdt, for så vidt angår udtømning fra maskinrumsrendestenene fra skibe med en bruttotonnage på 400 og derover:<sup>8</sup>

(a) at skibet ikke befinder sig inden for et særligt havområde,

(b) at skibet er på vej til et forudbestemt sted,

(c) at olieindholdet i udløbet, uden at blive fortyndet, ikke overstiger 15 ppm, og

(d) at skibet anvender det udstyr, som er foreskrevet i regel 13.

(2) For så vidt angår et skib med en bruttotonnage på under 400, som befinder sig uden for et særligt havområde, skal administrationen påse, at det, så vidt det er praktisk muligt og rimeligt, er forsynet med installationer, der sikrer opbevaring af olierester om bord og udtømning af dem i modtageanlæg eller i søen i overensstemmelse med forskrifterne i stk.1.

(3) Når som helst der observeres synlige spor af olie på eller under havoverfladen i umiddelbar nærhed af et skib eller dets kølvand, bør konventionslandenes regeringer inden for rimelighedens grænser straks undersøge sagen med henblik på konstatering af eventuel overtrædelse af denne regel eller af regel 10. Undersøgelserne bør i særlig grad omfatte vind-, sø- og strømforhold, skibets kurs og fart, om andre mulige årsager til de synlige spor findes i området, samt relevante registrerede olieudtømminger.

(4) Bestemmelserne i stk. 1 finder ikke anvendelse på udtømning af ren eller adskilt ballast eller ubehandlede olieholdige blandinger, som uden fortynding har et olieindhold der ikke overstiger 15 ppm.

(5) Ingen udtømning i havet må indeholde kemikalier eller andre stoffer i mængder eller koncentrationer, som er skadelige for havmiljøet, eller kemikalier eller andre stoffer, som er anvendt for at omgå de betingelser for udtømning, som er anført i denne regel.

(6) De olierester, som ikke kan udtømmes i søen i overensstemmelse med stk. 1, 2 og 4, skal forblive om bord eller udtømmes i modtageanlæg.

##### **M Regel 10 Metoder til forebyggelse af olieforurening fra skibe, som befinder sig i særlige havområder**

(1) I dette kapitel omfatter de særlige havområder: Middelhavsområdet, Østersøområdet, og de Nord-Vest Europæiske havområder, Sortehavsområdet, Rødehavsområdet, Golfområdet, Adenbugten og det Antarktiske område, der er defineret som følger:

(a) Ved Middelhavsområdet forstås det egentlige Middelhav med de dertil hørende havbugter og have, således at grænsen mellem Middelhavet og Sortehavet udgøres af den 41. nordlige breddegrad og grænsen mod vest af Gibraltarstrædet ved meridianen 5° 36' V.

(b) Ved Østersøområdet forstås den egentlige Østersø med Den Botniske Bugt, Den finske Bugt og indsejlingen til Østersøen afgrænset i Skagerrak af Skagens breddegrad ved 57° 44,8' nordlig bredde.

(c) Ved Sortehavet forstås det egentlige Sortehav, således at den 41. nordlige breddegrad udgør grænsen mellem Middelhavet og Sortehavet.

(d) Ved Rødehavsområdet forstås det egentlige Rødehav med Suezgolfen og Aqaba, afgrænset mod syd af kompaslinien mellem Ras si Ane (12° 8,5' nordlig bredde, 43° 19,6' østlig længde) og Husn Murad (12° 0,4' nordlig bredde, 43° 30,2' østlig længde).

(e) Ved Golfområdet forstås havområdet nordvest for kompaslinien mellem Ras al Hadd (22° 30' nordlig bredde, 59° 48' østlig længde) og Ras al Fasteh (25° 0,4' nordlig bredde, 61° 25' østlig længde).

(f) Ved Adenbugten forstås havområdet mellem Rødehavet og Det Arabiske Hav, som er afgrænset mod vest af kompaslinien mellem Ras si Ane (12° 28,5' nordlig bredde, 43° 19,6' østlig længde) og Husn Murad (12° 40,4' nordlig bredde, 43° 30,2' østlig længde) og mod øst af kompaslinien mellem Ras Asir (11° 50' nordlig bredde, 51° 16,9' østlig længde) og Ras Fartak (15° 35' nordlig bredde, 52° 13,8' østlig længde).

(g) Ved det Antarktiske område forstås området syd for 60° sydlig bredde.

(h) De Nord-Vest Europæiske havområder omfatter Nordsøen og dets tilsejlingsfarvande, Det Irske Hav og dets tilsejlingsfarvande, Det Keltiske Hav, Den engelske Kanal og dens tilsejlingsfarvande og en del af det nord-øst atlantiske havområde i umiddelbar nærhed af vest-Irland. Området er afgrænset af linierne igennem følgende punkter:

(i) 48° 27' N, på den franske kyst

(ii) 48° 27' N, 6° 25' V

(iii) 49° 52' N, 7° 44' V

(iv) 50° 30' N, 12° V

(v) 56° 30' N, 12° V

(vi) 62° N, 3° V

(vii) 62° N på den norske kyst

(viii) 57° 44,8' N på den danske og svenske kyst

(2) Med forbehold af bestemmelserne i regel 11 er enhver udtømmning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra skibe med en bruttotonnage på 400 og derover forbudt, medens skibet befinder sig i et særligt havområde.

Enhver udledning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra skibe, med en bruttotonnage som er mindre end 400, er ikke tilladt, når skibet befinder sig i særlige havområder undtagen, når olieindholdet i udløbet, uden at være fortyndet, ikke overstiger 15 ppm.

(3) (a) Bestemmelserne i stk. 2 gælder ikke for udledning af ren eller adskilt ballast.

(b) Bestemmelserne i stk. 2, pkt. (a) gælder ikke for udledning af rensede redestensvand fra maskinrum, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:

(i) Skibet skal gøre fart gennem vandet.

(ii) Olieindholdet i udløbet må uden fortynding ikke overstige 15 ppm.

(iii) Skibet anvender et filtersystem, som opfylder bestemmelserne

(iv) Filtersystemet skal være forsynet med en stopanordning, der automatisk standser udledningen, hvis olieindholdet i udløbet overstiger 15 ppm.

(4) (a) Ingen udledning i havet må indeholde kemikalier eller andre stoffer i mængder eller koncentrationer, der er skadelige for havmiljøet, eller stoffer, indført for at omgå udledningsbestemmelserne i denne regel.

(b) Olierester, som ikke kan udledes i havet i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 2 og 3, skal opbevares om bord eller afleveres til modtageanlæg.

(5) Intet i denne regel skal forhindre et skib på en rejse, hvoraf kun en del går gennem et særligt havområde, i at foretage en udtømmning uden for det særlige havområde i overensstemmelse med regel 9.

(6) Når som helst der observeres synlige spor af olie på eller under havoverfladen i umiddelbar nærhed af et skib eller i dets kølvand, bør konventionslandenes regeringer i den udstrækning, det er muligt, straks undersøge sagen med henblik på konstatering af eventuel overtrædelse af denne regel eller af regel 9. Undersøgelserne bør i særlig grad omfatte vind-, sø- og strømforhold, skibets kurs og fart, andre mulige årsager til de synlige spor findes i området, samt relevante registrerede olieudtømmninger.

(7) Modtageanlæg inden for de særlige havområder:

(a) Middelhavsområdet, Sortehavsområdet og Østersøområdet:

(i) Regeringen for hvert enkelt konventionsland, hvis kystlinie grænser op til et nærmere angivet særligt område, påtager sig at sørge for, at alle olielasteterminaler og reparationshavne inden for det særlige havområde ikke senere end 1. januar 1977 forsynes med anlæg, der er tilstrækkelige til modtagelse og behandling af al snavset ballast og tankskyllevand fra olietankskibe. Desuden skal alle havne inden for det særlige havområde forsynes med anlæg, der er tilstrækkelige til at modtage andre rester og olieholdige blandinger fra alle skibe. Sådanne anlæg skal have fornøden kapacitet til at dække behovet hos de skibe, der benytter dem, uden at forårsage unødigt forsinkelse.

(ii) Ethvert konventionslands regering, under hvis jurisdiktion hører indsejlinger til vandveje med lav dybdekontur, der måtte gøre det nødvendigt at foretage en reduktion af dybgangen ved udtømmningen af ballast, påtager sig at sørge for tilvejebringelse af de anlæg, som er omtalt i punkt a), nr. 1), men med det forbehold, at skibe, der er nødt til at udtømme spildevand eller snavset ballast kan blive udsat for nogen forsinkelse.

(iii) I perioden mellem denne konventions ikrafttræden (såfremt dette sker tidligere end 1. januar 1977) og 1. januar 1977 skal skibe, medens de sejler i de særlige områder, overholde bestemmelserne i regel 9.

Konventionslande, hvis kystlinie grænser op til nogen af de særlige områder, der omfattes af dette punkt, kan dog fastsætte en dato tidligere end 1. januar 1977, men efter datoen for denne konventions ikrafttræden, fra hvilken denne regels bestemmelser vedrørende de pågældende særlige områder skal træde i kraft:

(1) såfremt det fornødne modtageanlæg er blevet tilvejebragt inden den således fastsatte dato, og

(2) forudsat at de pågældende parter mindst seks måneder forinden underretter organisationen om den således fastsatte dato til orientering for andre konventionsparter.

(iv) Efter 1. januar 1977, eller en eventuel tidligere dato fastsat i henhold til pkt. (a), nr. (3), skal hvert konventionsland underrette organisationen om alle tilfælde, hvor anlæggene påstås at være utilstrækkelige, således, at den kan tilstille de pågældende konventionslandes regeringer meddelelse herom.

(b) Rødehavområdet, Golfområderne, området ved Adenbugten og de Nord-Vest Europæiske havområder.

(i) Regeringen for hvert enkelt konventionsland, hvis kystlinie grænser op til de særlige områder, påtager sig at sørge for, at alle olielasteterminaler og reparationshavne inden for disse særlige områder så hurtigt som muligt forsynes med anlæg, der er tilstrækkelige til modtagelse og behandling af alt snavset ballast- og tankskyllevand fra tankskibe. Desuden skal alle have inden for det særlige område forsynes med anlæg, der er tilstrækkelige til at modtage andre rester og olieholdige blandinger fra alle skibe. Sådanne anlæg skal have fornøden kapacitet til at dække behovet hos de skibe, der benytter dem, uden at forårsage unødigt forsinkelse.

(ii) Ethvert konventionslands regering, under hvis jurisdiktion hører indsejlinger til vandveje med lav dybdekontur, der måtte gøre det nødvendigt at foretage en reduktion af dybgangen ved udtømning af ballast, skal påtage sig at sørge for tilvejebringelse af de anlæg, som er omtalt i pkt. b), nr. 1), men med det forbehold, at skibe, der er nødt til at udtømme spildevand eller snavset ballast, kan blive udsat for nogen forsinkelse.

(iii) Hver af de pågældende parter skal underrette organisationen om de foranstaltninger, de har truffet i overensstemmelse med de bestemmelser, der er givet i pkt. (b), nr. (1) og (2). Efter at have modtaget et tilstrækkeligt antal meddelelser skal organisationen fastsætte en dato, fra hvilken bestemmelserne i denne regel med hensyn til det pågældende område skal træde i kraft. Organisationens skal mindst tolv måneder inden denne dato underrette alle parter om den således fastsatte dato.

(iv) I perioden mellem denne konventions ikrafttræden og den således fastsatte dato skal skibe under sejlads i det pågældende særlige område overholde bestemmelserne i regel 9.

(v) Efter denne dato skal olietankskibe, der laster i havne i disse særlige områder, hvor sådanne anlæg endnu ikke er disponible, ligeledes fuldt ud, overholde denne regels bestemmelser. Olietankskibe, der går ind i disse særlige områder med det formål at laste, skal dog træffe alle foranstaltninger for at gå ind i området med ren ballast om bord.

(vi) Efter den dato, på hvilken bestemmelserne for det pågældende særlige område træder i kraft, skal hver konventionspart underrette organisationen om alle tilfælde, hvor anlæggene påstås at være utilstrækkelige, således at den kan tilstille de pågældende parter meddelelse herom.

(vii) I det mindste skal de modtageanlæg, der er foreskrevet, være tilvejebragt inden 1. januar 1977 eller et år efter, at denne konvention træder i kraft, hvis dette sker senere.

(8) Uanset bestemmelserne i stk. (7) finder følgende bestemmelser anvendelse i det Antarktiske område:

(a) Hvert konventionslands regering, til hvis havne skibe er bestemt for at anløbe eller som kommer fra det Antarktiske område, er forpligtet til, så hurtigt som praktisk muligt, at sørge for at tilstrækkelige modtagefaciliteter er til stede til opbevaring af olieslam, snavset ballast, vand fra tankrensning og andre olierester og olieholdige blandinger fra alle skibe uden at forårsage unødigt forsinkelse for skibene og i overensstemmelse med det behov de skibe har, som skal anvende dem.

(b) Hvert konventionslands regering skal sørge for, at alle skibe, som er registreret i det pågældende land, er udstyret med en tank eller tanke af tilstrækkelig kapacitet til opbevaring af alt olieslam, snavset ballast, vand fra tankrensning og andre olierester og olieholdige blandinger før og under sejlads i det Antarktiske område og som har indgået aftale om udtømning af sådanne olierester til et modtageanlæg inden området forlades.

#### **M Regel 11 Undtagelsesbestemmelser**

Reglerne 9 og 10 finder ikke anvendelse på:

(a) udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger, som er nødvendig af hensyn til skibets sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet, eller

(b) udtømning i søen af olie eller olieholdige blandinger som følge af skade på et skib eller dets udstyr:

(1) under forudsætning af, at der efter skadens indtræden eller opdagelsen af udtømningen er blevet iagttaget alle rimelige forholdsregler med henblik på at undgå udtømningen eller begrænse den til det mindst mulige, og

(2) undtagen hvis rederiet eller føreren handlede enten i den hensigt at volde skade, eller skødesløst og med viden om, at der sandsynligvis ville opstå skade, eller

(c) udtømning i havet af olieholdige stoffer, når dette sker med administrationens godkendelse og med det formål at bekæmpe specifikke forureningshændelser og for at begrænse forureningsskaden mest muligt. En sådan udtømning skal godkendes af enhver regering inden for hvis jurisdiktion udtømningen påtænkes foretaget.

#### **S Regel 12 Adskillelse af olie og vandballast samt transport af olie i forpeaktanke**

(1) Bortset fra bestemmelserne i stk. 2 må ballastvand ikke føres i nogen brændselsolietank i nye skibe med en bruttotonnage på 4000 og derover.

(2) Hvor unormale forhold eller behovet for at føre store mængder brændselsolie gør det nødvendigt at føre ballastvand, som ikke er ren ballast, i nogen brændselsolietank, skal sådant ballastvand udtømmes i



modtageanlæg eller i havet i overensstemmelse med regel 9 ved benyttelse af det udstyr, der er nærmere anført i regel 13. Oplysning herom skal indføres i oliejournalen.

(3) Alle andre skibe skal overholde bestemmelserne i stk. 1, for så vidt det er rimeligt og praktisk muligt.

(4) I et skib med en bruttotonnage på 400 og derover, for hvilket byggekontrakt er oprettet efter den 1. januar 1982 eller, i mangel af byggekontrakt, hvor kølen er lagt eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium efter den 1. juli 1982, må olie ikke transporteres i en forpeaktank eller en tank, der ligger foran kollisionskottet.

(5) Bestemmelsen i stk. 4 skal følges af andre skibe for så vidt det er rimeligt og praktisk muligt.

### **S Regel 13 System til registrering og kontrol af olieudtømning samt udstyr til adskillelse af olie og vand**

(1) Ethvert skib med en bruttotonnage på 400 og derover, men med en bruttotonnage mindre end 10.000, skal være forsynet med udstyr til adskillelse af olie og vand i henhold til stk. 4 i denne regel. Ethvert sådant skib,

som fører store mængder brændselolie, skal opfylde bestemmelserne i stk. 2 i denne regel eller stk. 1 i regel 14.

(2) Ethvert skib med en bruttotonnage på 10.000 og derover skal være forsynet med udstyr til adskillelse af vand og olie, med arrangement for alarm og automatisk stop af enhver udledning af olieholdige blandinger, når olieindholdet i udløbet overstiger 15 ppm.

(3) (a) Administrationen kan fravige kravene i stk. 1 og 2 i denne regel for ethvert skib, som udelukkende sejler inden for særlige havområder, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:

(i) at skibet er udstyret med en opbevaringstank med tilstrækkelig kapacitet til opbevaring af alt olieholdigt rendestensvand om bord, som tilfredsstiller administrationen,

(ii) at alt olieholdigt rendestensvand opbevares om bord med henblik på senere aflevering til modtageanlæg i land,

(iii) at administrationen har bedømt, at tilstrækkelige modtageanlæg til at modtage olieholdigt rendestensvand er til stede i et tilstrækkeligt antal havne eller terminaler, som skibet anløber,

(iv) at der i det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening, når dette er krævet, angives, at skibet udelukkende sejler inden for særlige havområder, og

(v) at mængden af den olieholdige blanding samt dato og afleveringshavn angives i oliejournalen.

(b) Administrationen skal påse, at skibe med en bruttotonnage mindre end 400, for så vidt det er praktisk muligt, er forsynet med udstyr til opbevaring af olie eller olieholdige blandinger om bord eller til udtømning af sådanne i henhold til regel 9, stk. 1, pkt. b).

(c) For at opfylde bestemmelserne i punkt b) skal:

(1) Skibe med en bruttotonnage på under 400, men over 15 m længde skal være forsynet med:

(1.1) en landtilslutning med pumpe og et olie/vand-separeringssystem samt evt. alarमुदstyr, som gør det muligt, at behandle det olieholdige vand fra maskinrummets rendestene og udtømme dette i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 9 og 10 eller med

(1.2) en opbevaringstank på mindst 1 m<sup>3</sup> samt pumpe og landtilslutning således, at det olieholdige vand fra maskinrummets rendestene kan opbevares om bord for senere aflevering til modtageanlæg i land eller med

(1.3) andre systemer, som kan godkendes af Søfartsstyrelsen samt en landtilslutning med pumpe.

(1.4) Alle skibe, som anvender centrifuger eller lignende til behandling af brændsels- og smøreliefer, skal være forsynet med slamtanke i overensstemmelse med regel 14.

(4) Det udstyr til adskillelse af olie og vand, som er nævnt i stk. 1 i denne regel, skal være af en konstruktion, som er godkendt af Administrationen, og det skal sikre, at enhver olieholdig blanding, som udtømmes i havet efter at have passeret systemet, har et olieindhold af ikke over 15 ppm. Ved vurderingen af konstruktionen af sådant udstyr skal administrationen tage hensyn til den specifikation, som er anbefalet af organisationen.

(5) Det udstyr til adskillelse af olie og vand, som er nævnt i stk. 2 i denne regel, skal være af en konstruktion, som er godkendt af administrationen, og det skal sikre, at enhver olieholdig blanding, som udtømmes i havet efter at have passeret systemet eller systemerne har et olieindhold, som ikke overstiger 15 ppm. Det skal være forsynet med alarmsystemer, som angiver, når dette niveau ikke kan holdes. Systemet skal også være forsynet med et arrangement, som sikrer, at enhver udtømning af olieholdige blandinger stoppes, hvis olieindholdet overstiger 15 ppm. Ved vurderingen af konstruktionen af et sådant udstyr og arrangement skal administrationen tage hensyn til den specifikation, som er anbefalet af organisationen.

(6) For skibe, som er afleveret før 6. juli 1993, skal bestemmelserne i denne regel opfyldes 6. juli 1998, forudsat at disse skibe anvender udstyr til adskillelse af olie og vand (100 ppm udstyr).

(7) Vejledning vedrørende minimums kapaciteter for olieseparatorer til behandling af rendestensvand fra maskinrum:

<b>Bruttotonnage</b>	<b>Minimumskapacitet ((m<sup>3</sup>)/time)</b>
200-400	0,25
400-1.600	0,5
1.600-4.000	1,0
4.000-15.000	2,5
15.000 og derover	5,0

Større separatorkapaciteter kan være nødvendige i skibe med komplekse store maskinrum. Kapaciteten af olieseparatorer, som tillige anvendes til behandling af ballastvand, skal godkendes af Administrationen i hvert enkelt tilfælde.

#### **S Regel 14 Tanke til olierester (slam)**

(1) Ethvert skib med en bruttotonnage på 400 og derover skal, idet der tages hensyn til maskintypen og rejsens længde, være forsynet med en eller flere tanke af tilstrækkelig kapacitet til at modtage de olieholdige rester (slam), som ikke kan behandles på anden måde i overensstemmelse med kravene i disse regler, såsom rester, der hidrører fra rensning af brændsels- og smøreliefer samt olielækager i maskinrummene.10

(2) I nye skibe skal sådanne tanke være udformet og konstrueret således, at rensning og udtømning af rester til modtage anlæggets. Eksisterende skibe skal opfylde dette krav, så vidt det er rimeligt og praktisk muligt.

(3) Slamtanke til- og afgangsrørledninger må ikke have direkte forbindelse overbord. Rørledningerne må kun forbindes til standardkoblingen som omtalt i regel 15.

(4) Minimumskapacitet for slamtanke.

(a) For skibe, som ikke fører ballastvand i brændselsolietanke, skal slamtankens kapacitet beregnes i henhold til følgende formel:  $V1 = K1 \times C \times D$  (m<sup>3</sup>)  $K1 = 0,01$  for skibe, som anvender tung brændselsolie til fremdrift, der centrifugeres om bord eller 0,005 for skibe, som anvender diesellole til fremdrift eller hvor den tunge brændselsolie ikke centrifugeres om bord.  $C =$  Dagligt brændselsolieforbrug.  $D =$  Den maksimale sejltid i dage mellem havne, hvor modtagefaciliteter forefindes, såfremt dette ikke er kendt, minimum 30.

(b) For skibe, som er forsynet med udstyr om bord, der er anerkendt af Søfartsstyrelsen til bortskaffelse af olieslam, kan slamtankens kapacitet  $V1$  ansættes til 1 (m<sup>3</sup>) for skibe på 400 BT og derover, og 2 (m<sup>3</sup>) for skibe på 4000 BT og derover.

(c) For skibe, som fører ballastvand i brændselsolietanke, skal slamtankens kapacitet beregnes i henhold til følgende formel:

$$V2 = V1 + K2 \times B \text{ (m}^3\text{)}$$

$V1 =$  Slamtankkapacitet som specificeret i 1 eller 2.

#### **S Regel 15 Standardkobling**

For at rørledninger fra modtageanlæg kan forbindes med skibets rørledninger til udtømning af spildevand fra maskinrummets rendestene, skal begge ledninger være forsynet med en standardkobling i overensstemmelse med følgende tabel:

#### **Standarddimensioner for flanger til udtømningsledninger**

Beskrivelse	Dimension
Udvendig diameter	215 mm
Indvendig diameter	I henhold til rørets udvendige diameter
Boltringen diameter	183 mm
Flangeudskæringer	6 huller, 22 mm i diameter, anbragt med lige store mellemrum på en boltring af ovennævnte diameter, udskåret til flangeomkredsen. Udskæringens bredde skal være 22 mm
Flangetykkelse	20 mm
Bolte og møtrikker	6, hver på 20 mm i diameter og af passende længde

Flangen skal være således konstrueret, at der kan anvendes rør med en indvendig diameter op til 125 mm og skal være fremstillet af stål eller andet tilsvarende materiale, som har en glat overflade. Denne flange med tilhørende pakning af oliebestandigt materiale, skal kunne holde til et arbejdstryk på 6 kg/(cm<sup>2</sup>).

#### **M Regel 16 Oliejournal**

(1) Ethvert skib med en bruttotonnage på 400 og derover, skal være forsynet med en oliejournal I (maskinrumoperationer). Oliejournalen skal, uanset om den udgør en del af skibets dagbog eller foreligger separat, udformes som angivet af organisationen.

(2) Oliejournalen skal føres, om nødvendigt for hver tank for sig, hver gang en af følgende operationer udføres på skibet:

(a) Maskinrumoperationer (alle skibe):

(1) Indtagelse af ballast eller rensning af brændselsolietanke.

(2) Lænsning af snavset ballast eller tankrensevand fra de under pkt. 1) anførte tanke.

(3) Bortskaffelse af olierester (slam).

(4) Udtømning overbord eller på anden måde bortskaffelse af rendestensvand fra maskinrum.

(3) Såfremt der foretages eller sker sådan udtømning af olie eller olieholdige blandinger, som er omtalt i regel 11, eller såfremt der sker en udtømning af olie som følge af ulykke eller anden uforudset omstændighed, som ikke er undtaget i nævnte regel, skal der i oliejournalen gives en redegørelse for de nærmere omstændigheder ved og årsagerne til udtømningen.

(4) Hver handling, der er beskrevet i stk. 2, skal straks indføres i oliejournalen, således at alle indførelserne i journalen vedrørende den pågældende handling er fuldstændig. Hver afsluttet operation skal underskrives af den eller de ansvarshavende officer/officerer, og hver udfyldt side underskrives af skibsføreren. Indførelserne i oliejournalen skal affattes på et sprog, der er officielt i den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre, og for skibe, som har et internationalt certifikat om forebyggelse af olieforurening på engelsk eller fransk. Indførelserne på et officielt, nationalt sprog, der benyttes i den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal have forret i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser.

(5) Oliejournalen skal opbevares på et sådant sted, at den er nemt tilgængelig for inspektion på alle rimelige tidspunkter, og bortset fra ubemandede skibe under bugsering, skal den opbevares om bord i skibet. Den skal opbevares i en periode af 3 år efter sidste indførelse.

(6) Den kompetente myndighed under et konventionslands regeringer har ret til at efterse oliejournalen om bord på ethvert skib, som omfattes af dette kapitel, mens skibet ligger i en af dets havne eller ved en af dets olieterminaler og til at tage en afskrift af enhver indførelse i journalen samt til at forlange, at skibsføreren attesterer afskriftens rigtighed. Enhver sådan afskrift, der er blevet bekræftet af skibsføreren som værende en rigtig afskrift af en indførelse i skibets oliejournal, skal kunne fremlægges i enhver retssag som bevis for de kendsgerninger, der er angivet i indførelsen. Den kompetente myndigheds eftersyn af oliejournalen og udfærdigelse af en bekræftet afskrift i henhold til dette stykke skal udføres så hurtigt som muligt og må ikke medføre unødigt forsinkelse for skibet.

### **Kapitlerne 22-23 er reserveret til senere brug**

## **Kapitel 24 Forebyggelse af forurening med affald**

### **Regel 1 Definitioner**

(1) I dette kapitel betyder:

"Affald" - enhver form for levnedsmiddel-, husholdnings- og driftsaffald, med undtagelse af frisk fisk og dele heraf, som fremkommer ved skibets normale drift, og som bliver fortløbende eller periodisk bortskaffet. Affald omfatter ikke de stoffer, som er defineret eller anført i konventionens øvrige bilag.

(2) "Nærmeste kyst". Udtrykket "fra nærmeste kyst" betyder fra den basislinie, hvorfra det pågældende territoriums ydre territorialfarvand er fastsat i overensstemmelse med international ret, dog således at i dette kapitel betyder "fra nærmeste kyst" ud for Australiens nordøstlige kyst fra en linie trukket fra punktet 11° sydlig bredde, 142° 08' østlig længde på den australske kyst til punktet 10° 35' sydlig bredde, 141° 55' østlig længde, derfra til punktet 10° 00' sydlig bredde, 142° 00' østlig længde, derfra til punktet 9° 10' sydlig bredde, 143° 52' østlig længde, derfra til punktet 9° 00' sydlig bredde, 144° 30' østlig længde, derfra til punktet 13° 00' sydlig bredde, 144° 00' østlig længde, derfra til punktet 15° 00' sydlig bredde, 146° 00' østlig længde, derfra til punktet 18° 00' sydlig bredde, 147° 00' østlig længde, derfra til punktet 21° 00' sydlig bredde, 153° 00' østlig længde, derfra til punktet 24° 42' sydlig bredde, 153° 15' østlig længde, på den australske kyst.

(3) "Særligt område" - et havområde, hvor det under hensyn til områdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik af anerkendte tekniske årsager er nødvendigt at indføre særlige obligatoriske metoder til forhindring af forurening af havet med affald. Særlige områder omfatter dem, der er anført i regel 5.

### **Regel 2 Anvendelse**

Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på alle skibe.

### **M Regel 3 Bortskaffelse af affald uden for særlige områder**

(1) Bortset fra hvad der følger af bestemmelserne i regel 4, 5 og 6:

(a) er bortskaffelse i havet af alle genstande fremstillet af plaststoffer, bl.a. syntetisk tovværk, syntetiske fiskegarn og plastskraldeposer, forbudt;

(b) skal bortskaffelse af følgende typer affald ske så langt som muligt fra nærmeste kyst og er i alle tilfælde forbudt, såfremt afstanden fra nærmeste kyst er mindre end: 1) 25 sømil for dunnage, forings- og indpakningsmateriale som kan flyde; 2) 12 sømil for levnedsmiddelaffald og alt andet affald, herunder papirprodukter, klude, glas, metal, flasker, lervarer og lignende affald;

(c) kan bortskaffelse i havet af affald, som er nærmere angivet i dette stykkes pkt. b), nr. 2), ske, når det har passeret gennem et findelings- eller formalingsanlæg, og udtømningen sker så langt som muligt fra land, men er i alle tilfælde forbudt, hvis afstanden fra nærmeste kyst er mindre end 3 sømil. Sådant findelt eller formalet affald skal kunne passere gennem en sigte, hvis maskestørrelse er højst 25 mm.

(2) Når affald blandes med andre udtømningsstoffer, for hvilke der gælder forskellige bestemmelser for bortskaffelse eller udtømning, skal de strengeste bestemmelser følges.

### **M Regel 4 Særlige krav til bortskaffelse af affald**

(1) Bortset fra hvad der følger af bestemmelserne i stk. 2, er bortskaffelse af ethvert materiale, som er omfattet af dette kapitel, forbudt fra faste eller flydende platforme, der er beskæftiget med undersøgelse, udnyttelse og

dermed forbundet bearbejdelse af havbundens mineralske ressourcer, og fra alle andre skibe, når de er fortojet til eller ligger inden for en afstand af 500 m fra en sådan platform.

(2) Bortskaffelse i havet af levnedsmiddellaffald fra sådanne faste eller flydende platforme og fra skibe, der er fortojet til eller ligger inden for en afstand af 500 m fra en sådan platform, kan, såfremt platformen befinder sig mindst 12 sømil fra land, tillades, når affaldet har passeret gennem et findelings- eller formalingsanlæg. Sådant findelt eller formalet levnedsmiddellaffald skal kunne passere gennem en sigte, hvis maskestørrelse er højst 25 mm.

#### **M Regel 5 Bortskaffelse af affald inden for særlige områder**

(1) I dette kapitel omfatter de særlige områder Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavsområdet, Rødehavsområdet, Golfområdet, Nordsøområdet, det Antarktiske område og det Storcaibiske område, som omfatter den Mexicanske Golf og det Caraibiske Hav, der er defineret som følger:

(a) Middelhavsområdet betyder det egentlige Middelhav med de dertil hørende havbugter og have, således at grænsen mellem Middelhavet og Sortehavet udgøres af den 41. nordlige breddegrad og grænsen mod vest af Gibraltarstrædet ved meridianen 5° 36' V.

(b) Østersøområdet betyder den egentlige Østersø med Den botniske Bugt, Den finske Bugt og indsejlingen til Østersøen afgrænset i Skagerrak af Skagens breddegrad ved 57° 44,8' nordlig bredde.

(c) Sortehavsområdet betyder det egentlige Sortehav, således at den 41. nordlige breddegrad udgør grænsen mellem Middelhavet og Sortehavet.

(d) Rødehavsområdet betyder det egentlige Rødehav med Suezgolven og Aqababugten, afgrænset mod syd af kompaslinien mellem Ras si Ane (12° 8,5' nordlig bredde, 43° 19,6' østlig længde) og Husn Murad (12° 40,4' nordlig bredde, 43° 30,2' østlig længde).

(e) Golfområdet betyder havområdet nordvest for kompaslinien mellem Ras al Hadd (22° 30' nordlig bredde, 59° 48' østlig længde) og Ras al Fasteh (25° 04' nordlig bredde, 61° 25' østlig længde).

(f) Nordsøområdet betyder havområderne:

(1) Nordsøen, syd for 62° nordlig bredde og øst for 4° vestlig længde,

(2) Skagerrak begrænset øst for Skagen mod syd ved 57° 44,8' nordlig bredde og

(3) Den Engelske Kanal og adgangsvejene hertil øst for 5° vestlig længde og nord for 48° 30' nordlig bredde.

(g) Det Antarktiske område betyder havområdet syd for 60° sydlig bredde.

Bemærkning: Områderne, som er angivet i regel 5(1) litra c), d), e) og h), er indtil videre stadig omfattet af bestemmelserne i regel 3.

(h) Det Storcaibiske område, som defineret i artikel 2, paragraf 1, i "Convention of the Wider Caribbean Region (Cartegenea de Indias, 1983)", betyder den Mexicanske Golf og det egentlige Caraibiske Hav med bugter og have og den del af Atlanterhavet inden for grænsen 30° nordlig bredde fra Florida og mod øst til 77° 30' vestlig længde derfra en kompaslinie, som krydser 7° 20' nordlig bredde og 50° vestlig længde derfra af en kompaslinie, som er trukket mod sydvest til den østlige grænse af Fransk Guiana.

(2) Bortset fra hvad der følger af bestemmelserne i regel 6:

(a) er bortskaffelse i havet af følgende forbudt:

(1) alle genstande fremstillet af plaststoffer, bl.a. syntetisk tovværk, syntetiske fiskegarn og plastskraldeposer; og

(2) alt andet affald, herunder papirprodukter, klude, glas, metal, flasker, lervarer, dunnage og forings- og indpakningsmaterialer;

(b) skal, undtagen som anført i litra c) i dette stykke, bortskaffelse af levnedsmiddellaffald ske så langt fra land som muligt, men i intet tilfælde mindre end 12 sømil fra nærmeste kyst.

(c) skal bortskaffelse af levnedsmiddellaffald, som har passeret gennem et finfordelings- eller formalingsanlæg, ske så langt fra land som muligt i det Storcaibiske område, men i intet tilfælde i en afstand af mindre end 3 sømil fra nærmeste land, dog kun såfremt bortskaffelsen ikke er omfattet af regel 4. Sådant finfordelt eller formalet levnedsmiddellaffald skal kunne passere en si med åbninger, som ikke er større end 25 mm.

(3) Når affald blandes med andre udtømningsstoffer, for hvilke der gælder forskellige bestemmelser for bortskaffelse eller udtømmning, skal de strengeste bestemmelser følges.

(4) Modtageanlæg inden for særlige områder:

(a) Regeringen for hvert enkelt konventionsland, hvis kystlinie grænser op til et særligt område, påtager sig at sørge for, at der så snart som muligt i alle havne inden for et særligt område tilvejebringes tilstrækkelige modtageanlæg i overensstemmelse med regel 7 under hensyntagen til de specielle behov hos skibe, der besejler disse områder.

(b) Regeringen for hver af de pågældende lande skal underrette organisationen om de foranstaltninger, de har truffet i overensstemmelse med pkt. a). Efter at have modtaget fyldestgørende meddelelser, skal organisationen fastsætte en dato, fra hvilken bestemmelserne i denne regel med hensyn til det pågældende område skal træde i kraft. Organisationens skal mindst tolv måneder inden den dato underrette alle parter om den således fastsatte dato.

(c) Efter den således fastsatte dato skal skibe, der anløber havne i disse særlige områder, også hvor sådanne anlæg endnu ikke er disponible, fuldt ud overholde denne regels bestemmelser.

(5) Uanset bestemmelserne i stk. 4 finder følgende bestemmelser anvendelse for det antarktiske område:

(a) Regeringen i hvert enkelt konventionsland, til hvis havne skibe er bestemt for at anløbe eller som kommer fra det antarktiske område, er forpligtet til så hurtigt som muligt at sørge for, at modtagefaciliteter er til stede til opbevaring af affald fra alle skibe uden at forårsage unødigt forsinkelse, og i overensstemmelse med det behov de skibe har, som skal anvende dem.

S (b) Regeringen i hvert konventionsland skal sørge for, at alle skibe, som er registreret i det pågældende land, før det besejler det antarktiske område, har tilstrækkelig kapacitet til opbevaring af alt affald under sejlads i området, samt at der er indgået aftale om, at affaldet kan leveres til en modtagefacilitet forinden området forlades.

#### **M Regel 6 Undtagelser**

Reglerne 3, 4 og 5 finder ikke anvendelse på:

(a) bortskaffelse af affald fra et skib, når dette er nødvendigt af hensyn til skibets og de ombordværendes sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet, eller

(b) udslip af affald som følge af skade på et skib eller dets udstyr under forudsætning af, at der før og efter skadens indtrængen er blevet iagttaget alle rimelige forholdsregler med henblik på at forhindre udslippet eller begrænse det mest muligt, eller

(c) hændeligt tab af syntetiske fiskegarn (ved uheld) under forudsætning af, at alle rimelige forholdsregler er blevet iagttaget for at undgå et sådant tab.

#### **M Regel 7 Modtageanlæg**

(1) Regeringen i hvert enkelt konventionsland påtager sig at sørge for, at der i havne og ved terminaler tilvejebringes anlæg til modtagelse af affald og i overensstemmelse med behovet hos de skibe, der benytter dem, uden at forårsage unødige forsinkelser for dem.

(2) Hvert konventionsland skal underrette organisationen om alle tilfælde, hvor de anlæg, der er tilvejebragt i henhold til denne regel, påstås at være utilstrækkelige, således at den kan underrette de pågældende lande herom.

#### **S Regel 8 Havnestatskontrol på operationelle krav 1**

(1) Et skib i et andet konventionslands havn kan underkastes inspektion af en person, som er behørigt autoriseret af konventionslandet, når der er klare grunde til at tro, at skibets fører eller besætning ikke er fortrolige med væsentlige skibsprocedurer i forbindelse med forebyggelse af forurening med olie.

(2) På baggrund af omstændighederne i stk. 1 skal konventionslandet tage sådanne skridt, der vil sikre, at skibet ikke afsejler før forholdene er bragt i orden i henhold til bestemmelserne i dette bilag.

(3) Den procedure for havnestatskontrol, som er foreskrevet i artikel 5 i MARPOL-konventionen, skal anvendes i forbindelse med håndhævelsen af denne regel.

(4) Intet i denne regel skal opfattes som en begrænsning i de rettigheder og forpligtelser et konventionsland har i forbindelse med udførelsen af kontrol af operationelle krav, som der specifikt er foreskrevet i MARPOL-konventionen.

#### **S Regel 9 Opslag, planer for behandling af affald og journaloptegnelser om affald**

(1) (a) Alle skibe på 12 meters længde overalt og derover skal have opslag, som gør besætningsmedlemmer og passagerer opmærksom på kravene i regel 3 og 5 i dette kapitel om bortskaffelse af affald.

(b) Opslaget skal være skrevet på flaglandets officielle sprog. For skibe, som sejler på havne eller terminaler, som er under et andet konventionslands jurisdiktion, skal opslaget være på engelsk eller fransk.

(c) Opslaget skal være anbragt på iøjnefaldende steder, hvor passager og besætningsmedlemmer i almindelighed færdes, samt i kabysser, hvor stores udpakkes, hvor affald sorteres, opbevares og behandles og lignende steder.

(2) Alle skibe med en bruttotonnage på 400 og derover og alle skibe, som er godkendt til befordring af 15 personer eller flere, skal have en plan for behandling af affald, som besætningen skal følge. Denne plan skal indeholde nedskrevne procedurer om opsamling, opbevaring, behandling og bortskaffelse af affald herunder procedurer for brugen af udstyret til affaldsbehandling. Den skal også angive den person, som har ansvar for, at procedurerne i planen gennemføres. En sådan plan skal udføres i henhold til de retningslinier, som er udarbejdet af Organisationen, og være skrevet på besætningens arbejdssprog.

(3) Alle skibe med en bruttotonnage på 400 og derover og alle skibe, som er godkendt til at befordre 15 personer eller flere og som besejler havne eller terminaler under et andet konventionslands jurisdiktion og alle faste- eller flydende platforme, som er beskæftiget med udforskning eller udnyttelse af havbundens resurser, skal være forsynet med en affaldsjournal. Affaldsjournalen skal, uanset om den er en del af skibets officielle skibsdagbog eller en del af en anden journal, være i den form, som er specificeret i resolution MEPC.65(37).

(a) Hver udledning eller afsluttet affaldsforbrænding skal indføres i affaldsjournalen og underskrevet på det tidspunkt affaldsforbrændingen eller udledningen har fundet sted af den ansvarlige officer. Hver udskrevet side i affaldsjournalen skal underskrives af skibets fører. Optegnelserne i affaldsjournalen skal både være på

flaglandets officielle sprog og på engelsk eller fransk. Optegnelserne på flaglandets sprog skal anvendes (have fortrinsret) i tilfælde af tvist eller uoverensstemmelser.

(b) Optegnelsen for hver affaldsforbrænding eller udledning skal angives med dato, tidspunkt, skibets position, beskrivelse af affaldet og den anslåede mængde, som er forbrændt eller udledt.

(c) Affaldsjournalen skal opbevares om bord på skibet og på et sted, hvor den er tilgængelig for inspektion inden for en rimelig tid. Journalen skal opbevares sikkert for en periode på to år efter den sidste optegnelse.

(d) I tilfælde af udledning, udslip eller tab ved uheld, som henvist til i regel 6 i dette kapitel, skal omstændighederne, årsagen, tabet omkring hændelsen indføres i affaldsjournalen.

(4) Administrationen kan fratage kravet om affaldsjournal for:

(i) Skibe som er beskæftiget på rejser af en varighed på en time eller mindre og som er godkendt til befordring af 15 personer eller flere, eller

(ii) faste eller flydende platforme, som er beskæftiget med udforskning eller udnyttelse af resurser på havbunden.

(5) Medlemslandets kompetente administration må gennemgå affaldsjournalen på alle skibe, som er omfattet af bestemmelserne i dette kapitel, når skibet ligger i dets havne eller ved dets terminaler. Administrationen må tage kopi af enhver optegnelse i journalen og må kræve af føreren attestere kopien. Enhver sådan kopi, som er blevet attesteret af skibets fører som en tro kopi af en optegnelse i affaldsjournalen, skal accepteres i enhver juridisk henseende som bevis for de kendsgerninger, som er angivet i optegnelsen. Gennemgangen af affaldsjournalen, kopiering og attestation af kopien foranlediget af den kompetente administration skal udføres så hurtigt som muligt uden at forårsage urimelig forsinkelse.

(6) For skibe bygget før 1. juli 1997 gælder denne bestemmelse fra 1. juli 1998.

(7) Alle skibe skal være forsynet med opbevaringsfaciliteter med kapaciteter, som er tilstrækkelige til opbevaring om bord af fast affald såvel som levnedsmiddelfaffald, idet der skal tages hensyn til det pågældende skibs sejladsområde og sejltid til havne, som er i stand til at modtage affaldet. Skibene skal som et minimum være udstyret med opbevaringsfaciliteter med kapaciteter, som angivet i tillæg 1.

(8) For skibe bygget efter 1. januar 1997 skal affaldsforbrændingsovne opfylde bestemmelserne i resolution MEPC.59(33) "Standard specification for shipboard incinerators".

#### VEJLEDNING FOR

#### AFFALDSCONTAINERS KAPACITETER

Bruttotonnage og antal personer	Affaldscontainers minimumskapacitet (m <sup>3</sup> )
< 400 med op til 10 personer	0,1
< 400 med op til 50 personer	0,5
400 - 1600	0,4
1600 - 4000	1,2
4000 - 10000	2,5
10000 og over	5,0
Skibe som transporterer mere end 50 personer	1,0 m <sup>3</sup> pr. 100 personer pr. dag

Skibene skal være forsynet med tre affaldscontainere i henhold til de tre affaldskategorier, som er anført i "Guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL 73/78". Affald kan i almindelighed forventes at bestå af 50% glas, pap, papir m.v., 25% plastik og 25% levnedsmidler. Affaldscontainers kapacitet kan reduceres for skibe, som kun besejler to havne, eller som har kort sejltid, eller som er forsynet med affaldsforbrændingsovne eller kompaktor- og formalingsanlæg.

#### VEJLEDNING FOR

#### OPSLAG OM BEHANDLING AF AFFALD OM BORD

Affald fra skibe skal sorteres i henhold til nedennævnte tabel og skal opbevares i containere om bord. Alt affald fra skibe skal så vidt muligt afleveres til modtagefaciliteter i land. Legal bortskaffelse af affald fra skibe i havet må kun ske i henhold til nedennævnte tabel og i henhold til tilladelse fra skibets kaptajn eller officerer. Illegal bortskaffelse af affald i havet vil blive straffet.

Affald	Uden for særlige havområder	Særlige havområder
Alle former for plastik herunder syntetisk reb og fiskenet samt skraldeposer	Forbudt	Forbudt
Dunnage forings- og indpakkingsmateriale som kan flyde	25 sømil fra nærmeste kyst	Forbudt
Papir, klude, glas metal, flasker lervarer og tilsvarende materialer	12 sømil fra nærmeste kyst	Forbudt
Levnedsmiddel-affald	12 sømil fra nærmeste kyst	12 sømil fra nærmeste kyst

**Tillæg**

Tillæg til bilag er placeret i separat dokument

**Noter:**

<sup>1</sup> Forskriften har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europaparlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet), som ændret senest ved direktiv 98/48/EF.

<sup>2</sup> Jf. Søfartsstyrelsens vejledning om godkendelse af intakt stabilitet

<sup>3</sup> Krav om EPIRB og NAVTEX-modtager gælder ikke ved fartsområde i beskyttet farvand af klasse D, jf. kapitel 1 i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D.

<sup>4</sup> Krav om EPIRB og NAVTEX-modtager gælder ikke ved fartsområde i beskyttet farvand af klasse D, jf. kapitel 1 i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D.

<sup>5</sup> The Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area".

<sup>6</sup>

<sup>7</sup> Der henvises til proceduren for kontrol af operationelle krav i forbindelse med skibes sikkerhed og forureningsforebyggelse, som er indført af IMO ved resolution A.742(18).

<sup>8</sup> Dette gælder ikke for dansk søterritorium, hvor enhver form for olieudtømmning er forbudt, jf. § 9 i lov nr. 130 af 9. april 1980 om beskyttelse af havmiljøet.

<sup>9</sup> Der henvises til "Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters", som er godkendt af organisationen ved Resolution A.393(X).

<sup>10</sup> Der henvises til MEPC/Circ. 235, "Guidelines for Systems for Handling Oily Wastes in Machinery Spaces of Ships.

<sup>11</sup> Forskriften indeholder bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv nr. 97/70/EF om etablering af harmoniserede sikkerhedsforskrifter for fiskeskibe med en længde på 24 m og derover, EF Tidende 1998 L 34, s. 1