



# Kunngerðablaðið A

2023

Givið út 11. apríl 2023

Nr. 45

5. apríl 2023

## Kunngerð frá Sjóvinnustýrinum um at fyrirbygja dálking frá skipum (MARPOL)

Við heimild í § 2, stk. 2, § 7, stk. 2, § 9, § 10, stk. 1, § 11, § 14, stk. 1, § 15, § 18, stk. 2 og 3 og § 49, stk. 2 í lögtingslóg nr. 165 frá 21. desember 2001 um trygd á sjónum, sum broytt við lögtingslóg nr. 71 frá 30. maí 2011, lögtingslóg nr. 61 frá 17. maí 2013 og lögtingslóg nr. 122 frá 15. desember 2014 verður ásett:

**§ 1.** Kunngerðin er galdandi fyrir öll skip í altjóða sigling og heimasigling utan mun til stödd og nýtslu og fyrri stuttleikaskip yvir 24 m til longdar, utan so, at annað er nefnt í skjölunum.

*Stk. 2.* Krøvini til tey í stk. 1 nevndu skip eru nærri útgreinaði í skjali 1 og 2 til hesa kunngerð.

**§ 2.** Reiðarin skal tryggja, at manningin er kunnug við teir partar av kunngerðini og skjali 2, sum eru viðkomandi fyrri at útinna starv teirra umborð.

**§ 3.** Við sekt ella fongsli í upp til 1 ár verður tann revsaður, ið brýtur § 2 og ásetingarnar í skjali 2.

*Stk. 2.* Revsingin kann økjast til fongsul í upp til 2 ár, um brotið er gjørt við vilja ella orsakað av grovum ósketni og um tað í samband við brotið er:

- 1) hendur skaði á ungfólk undir 18 ár, ella vandi hevur verið fyrri tí, ella
- 2) fingin figgjarligur vinningur, íroknaðar sparingar til viðkomandi sjálvan ella onnur, ella hetta hevur verið ætlanin.

*Stk. 3.* Verður ikki hald lagt á vinning, ið fingin er í samband við brotið, skal serligt atlit havast til stöddina á tí fingna ella ætlaða vinninginum, tá ið sektin verður ásett, sambært stk. 2, nr. 2.

*Stk. 4.* Feløg og aðrir lögfrøðiligir persónar, koma undir revsiábyrgd eftir reglunum í kapitli 5 í revsilógini.

**§ 4.** Hendan kunngerð kemur í gildi 1. maí 2023, og samstundis fer úr gildi kunngerð nr. 155 frá 23. desember 2019 frá Sjóvinnustýrinum um at fyrirbygja dálking frá skipum.

*Stk. 2.* Byggikrøv viðvíkjandi oljudálking frá skipum, sambært higartil galdandi reglum, eru framvegis galdandi fyrri verandi skip, utan so at annað er ásett í hesi kunngerð.

*Stk. 3.* Byggikrøv viðvíkjandi umsjón við skaðiligum flótandi evnum, sum verða flutt sum leysafarmur, sambært higartil galdandi reglum, eru framvegis galdandi fyrri verandi skip, utan so at annað er ásett í hesi kunngerð.

*Stk. 4.* Byggikrøv viðvíkjandi fyrirbygging móti dálking frá skaðiligum evnum, sambært higartil galdandi reglum, eru framvegis galdandi fyrri verandi skip, utan so at annað er ásett í hesi kunngerð.

*Stk. 5.* Byggikrøv viðvíkjandi fyrirbygging móti dálking frá kloakkspillivatni, sambært higartil galdandi reglum, eru framvegis galdandi fyrri verandi skip, utan so at annað er ásett í hesi kunngerð.

*Stk. 6.* Byggikrøv viðvíkjandi fyrirbygging móti dálking frá burturkasti frá skipum, sambært higartil galdandi reglum, eru framvegis galdandi fyrri verandi skip, utan so at annað er ásett í hesi kunngerð.

*Stk. 7.* Byggikrøv viðvíkjandi fyrirbygging móti luftdálking frá skipum, sambært higartil galdandi reglum, eru framvegis galdandi fyrri verandi skip, utan so at annað er ásett í hesi kunngerð.

Sjóvinnustýrið, 5. apríl 2023

**Hans Johannes á Brúgv (sign.)**

/ Gunnvá S. á Lofti (sign.)

### Alment um kunngerðin

Ásetingarnar í hesi kunngerð skulu lesast, skiljast og tulkast við atliti til niðanfyri nevndu broytingar og tillagingar til føroysk viðurskifti:

- 1) Allastaðni, har “Søfartsstyrelsen” ella annar danskur myndugleiki verður nevndur í hesi kunngerð, skal, tá ið ræður um føroyskt myndugleikaøki, skiljast “Sjóvinnustýrið”, ella møguliga annar heimilaður føroyskur myndugleiki.
- 2) Allastaðni, har orðingar sum “Danmark”/“dansk”, “Grønland”/“grønlandsk” ella “dansk skib”/“grønlandsk skib” verða nýttar í hesi kunngerð, skal skiljast “Føroyar/føroyskt” ella “føroyskt skip”, uttan so at ásetingarnar viðvíkja viðurskiftum uttan fyri føroyskt myndugleikaøki.
- 3) Av tí at Føroyar ikki eru limur í ES, 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 framhaldandi at sigla í ES sjógvi ella koma í ES havn. Viðkomandi ES reglur kunnu tó eftir tørvi nýtast vegleiðandi fyri føroysk skip.
- 4) Dagfestingar nevndar í skjølunum til hesa kunngerð, sum eru tengdar at gildiskomuni av avvarðandi donsku reglunum, skulu í føroyskum høpi skiljast sum galdandi frá tí degi, tá henda kunngerð um fráboðan frá Sjóvinnustýrinum kemur í gildi.
- 5) Tær til eina og hvørja tíð galdandi vegleiðingarnar frá Søfartsstyrelsen, sum knýta seg til hetta regluverkið, verða við neyðugum tillagingum eisini nýttar av Sjóvinnustýrinum.

### Heimildir

- 1) Anneks I, II, III, IV, V og VI hava støðið í altjóða sáttmálanum um fyribyrging móti dálking frá skipum (MARPOL) við seinni broytingum og protokollum umframt skjal IV, regla 4 og 5 í Helsinki-sáttmálanum.
- 2) Anneks I, II, III, IV, V og VI innihalda ásetingar, ið seta í verk teir partar av altjóða sáttmálanum MARPOL 73/78 saman við protokollini frá 1997, ið eru fevndir av økinum í løgtingslóg um trygd á sjónum. Hesar ásetingar eru í kunngerðini markeraðar við bókstavinum “S”. Í anneksunum eru afturat hesum ásetingar, ið fevna um økið í løgtingslóg um verju av havumhvørvinum. Hesar ásetingar eru markeraðar við bókstavinum “M”. Hesar ásetingar eru einans tiknar við sum upplýsandi tilfar.
- 3) MARPOL-sáttmálin fevnr um ásetingar, ið bæði eru fevndar av løgtingslóg um trygd á sjónum og løgtingslóg um verju av havumhvørvinum. Tær ásetingar, ið eru í skjølunum, sum eru fevndar av báðum økjum, eru markeraðar við “S/M”.
- 4) Ásetingar í hesi kunngerð, ið fevna um byggikrøv til minni lastskip og stuttleikaskip eru skrivað við kursiv.

## Forebyggelse mod olieforurening fra skibe

<b>Afsnit I</b>		<b>Almindelige bestemmelser</b>
	Regel 1	Definitioner
	Regel 2	Anvendelse
S	Regel 3	Fritagelse
S	Regel 4	Undtagelsesbestemmelser
S	Regel 5	Ækvivalens
<b>Afsnit II</b>		<b>Syn og certificering</b>
S	Regel 6	Syn
S	Regel 7	Udstedelse og påtegning af certifikat
S	Regel 8	Udstedelse og påtegning af certifikat ved en anden regering
S	Regel 9	Certifikatets udformning
S	Regel 10	Certifikatets gyldighedsperiode
S	Regel 11	Havnestatskontrol på operationelle krav
<b>Afsnit III</b>		<b>Krav til maskinrum på alle skibe</b>
	<b>Del A</b>	<b>Konstruktion</b>
S	Regel 12	<i>Tanke til olierester (slam)</i>
S	Regel 12A	Beskyttelse af tanke til brændselsolie
S	Regel 13	Standardkobling
	<b>Del B</b>	<b>Udstyr</b>
S	Regel 14	<i>Udstyr til adskillelse af olie og vand</i>
	<b>Del C</b>	<b>Kontrol af operationel udledning af olie</b>
M	Regel 15	<i>Kontrol af udledning af olie</i>
	<b>Del D</b>	<b>Generelle krav</b>
S	Regel 16	Adskillelse af olie og vandballast samt transport af olie i forpeaktanke
S	Regel 17	<i>Oliejournal, Del I – Maskinrumsoperationer</i>
<b>Afsnit IV</b>		<b>Krav til lastrum på olietankskibe</b>
	<b>Del A</b>	<b>Konstruktion</b>
S	Regel 18	Separate ballasttanke
S	Regel 19	Krav til dobbeltskrogede olietankskibe leveret den 6. juni 1996 eller senere
S	Regel 20	Krav til dobbeltskrogede olietankskibe leveret før den 6. juli 1996
S	Regel 21	Forebyggelse mod olieforurening fra tankskibe lastet med svær olie
S	Regel 22	Beskyttelse af bund i pumperum
S	Regel 23	Olieudstrømning ved ulykker
S	Regel 24	Havariantagelser
S	Regel 25	Hypotetisk udstrømning af olie

S	Regel 26	Begrænsning af størrelse og arrangement af lasttanke
S	Regel 27	Intakt stabilitet
S	Regel 28	Vandtæt inddeling og lækstabilitet
S	Regel 29	Sloptanke
S	Regel 30	Pumper, rør- og udtømmningssystemer
	<b>Del B</b>	<b>Udstyr</b>
S	Regel 31	System til registrering og kontrol af olieudledning
S	Regel 32	Olie/vand-grænsefladedetektorer
S	Regel 33	Krav til tankrensning med råolie
	<b>Del C</b>	<b>Kontrol med operationel udtømning af olie</b>
M	Regel 34	Kontrol med udtømning af olie
S	Regel 35	Rensning af lastolietanke med råolie
S	Regel 36	Oliejournal del II (last/ballast-operationer)
	<b>Afsnit V</b>	<b>Forebyggelse af forurening hidrørende fra en olieforureningshændelse</b>
S	Regel 37	Skibsberedskabsplan ved olieforurening
	<b>Afsnit VI</b>	<b>Modtageanlæg</b>
M	Regel 38	Modtageanlæg
	<b>Afsnit VII</b>	<b>Særlige krav til faste eller flydende platforme</b>
S	Regel 39	Særlige bestemmelser for faste eller flydende platforme
	<b>Afsnit VIII</b>	<b>Forebyggelse af forurening under overførsel til søs af olielast mellem olietankskibe</b>
S	Regel 40	Anvendelsesområde
S	Regel 41	Generelle regler om sikkerhed og miljøbeskyttelse
S	Regel 42	Orientering
	<b>Afsnit IX</b>	<b>Særlige krav om anvendelse eller transport af olie i polar områder</b>
S	Regel 43	Særlige krav om anvendelse eller transport af olie i det antarktiske område
	Regel 43A	Særlige krav om anvendelse eller transport af olie i det Arktiske område
	<b>Afsnit X</b>	<b>Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen</b>
	Regel 44	Anvendelse
	Regel 45	Verifikation af overholdelse
	<b>Afsnit XI</b>	<b>Den internationale kode for skibe i polar farvande</b>
	Regel 46	Definitioner
	Regel 47	Anvendelse og krav
	<b>Tillæg</b>	

	Tillæg 1	Liste over olier 57
	Tillæg 2	IOPP certifikat
	Tillæg 3	Oliejournal

*Dette bilag indeholder bestemmelserne i Annex I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe - MARPOL 73/78 samt senere ændringer.*

*Reglernes administration er fordelt således, at Miljøstyrelsen er ansvarlig for reglerne om udledning, og Søfartsstyrelsen er ansvarlig for reglerne om de tekniske installationer om bord i skibene, herunder certifikater, journaler og planer. Denne ansvarsfordeling er angivet ud for hver regel med et »M« for Miljøstyrelsen og et »S« for Søfartsstyrelsen.*

*I forbindelse med gennemførelse af MARPOL-konventionen i Danmark er der således ud over de bekendtgørelser, som er udstedt af Søfartsstyrelsen også bekendtgørelser, der er udstedt af Miljøministeriet, som også skal følges.*

## **Afsnit I Almindelige bestemmelser**

### **Regel 1 Definitioner**

I dette bilag betyder:

**1 »Olie«** – enhver form for mineralolie, herunder råolie, brændselolie, oieslam, olieaffald og raffinerede produkter, med undtagelse af petrokemikalier, som er omfattet af bestemmelserne i bilag II i MARPOL-konventionen. Definitionen omfatter endvidere de stoffer, der er anført i tillæg 1, uden at dette skal forstås som en indskrænkning af denne definitions omfang.

**2 »Råolie«** – enhver flydende kulbrinteblending, der forekommer naturligt i jorden, hvad enten den er behandlet for at gøre det egnet til transport eller ej, og omfatter:

**2.1** råolie, hvorfra visse destillater kan være fjernet, og

**2.2** råolie, hvortil visse destillater kan være føjet.

**3 »Olieholdig blanding«** – en blanding, som indeholder olie.

**4 »Brændselolie«** – enhver olie, der bruges som brændstof til fremdrivnings- og hjælpemaskineri ombord i skibet.

**5 »Olietankskib«** – et skib bygget eller indrettet til primært at føre olie i bulk i lastrummene, herunder kombinationsskibe, samt kemikalietankskibe, som defineret i bilag 2, og gastankskibe, som defineret i kapitel II-1 i SOLAS, når de fører en ladning eller en partladning olie i bulk.

**6 »Råolietankskib«** – et olietankskib, som er beskæftiget med transport af råolie.

**7 »Produkttankskib«** – et olietankskib, som er beskæftiget med transport af anden olie end råolie.

**8 »Kombinationsskib«** – et skib bygget til at føre enten olie eller faste ladninger i bulk.

**9 »Større ombygning«:**

**9.1** en ombygning af et eksisterende skib, som

**9.1.1** i væsentlig omfang ændrer skibets dimensioner eller lasteevne, eller

**9.1.2** ændrer skibets type, eller

**9.1.3** efter Administrationens opfattelse tjener det formål at forlænge skibets levetid væsentligt, eller

**9.1.4** på anden måde ændrer skibet, således at det, såfremt det var et nyt skib, ville komme under de bestemmelser i dette bilag, som ikke gælder for eksisterende skibe.

**9.2** Uanset bestemmelserne i denne definition:

**9.2.1** anses en ombygning af et olietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover, som efter definitionen i regel 1.28.3 er leveret den 1. juni 1982 eller senere, og som foretages for at opfylde kravene i regel 18, ikke for at være en større ombygning i dette bilags forstand;

**9.2.2** anses en ombygning af et olietankskib, som efter definitionen i regel 1.28.5 er leveret før den 6. juli 1996, og som foretages for at opfylde kravene i regel 19 eller 20, ikke for at være en større ombygning i dette bilags forstand;

**10** »Nærmeste kyst« er den basislinje, hvorfra det pågældende territoriums territorialfarvand er fastsat i overensstemmelse med international ret, dog med den tilføjelse, at »fra nærmeste kyst» ud for Australiens nordøstlige kyst betyder: fra en linje trukket

fra punktet 11° sydlig bredde, 142° 08' østlig længde

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 10° 41' sydlig bredde, 145° 00' østlig længde,

derfra til punktet 13° 00' sydlig bredde, 145° 00' østlig længde,

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

derfra til punktet 17° 30' sydlig bredde, 147° 00' østlig længde,

derfra til punktet 21° 00' sydlig bredde, 152° 55' østlig længde,

derfra til punktet 24° 30' sydlig bredde, 154° 00' østlig længde,

derfra til punktet 24° 42' sydlig bredde, 153° 15' østlig længde

på den australske kyst.

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

I dette bilag er de særlige havområder defineret som følger:

**11.1** Middelhavsområdet - 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.

**11.2** Østersøområdet - 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.

**11.3** Sortehavet - det egentlige Sortehav, således at den 41. nordlige breddegrad udgør grænsen mellem Middelhavet og Sortehavet.

**11.4** Rødehavsområdet - det egentlige Rødehav med Suezgolven og Aqaba, afgrænset mod syd af kompaslinjen 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).

**11.5** Golfområdet - havområdet nordvest for kompaslinjen 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).

**11.6** Adenbugten - havområdet mellem Rødehavet og Det Arabiske Hav, som er afgrænset mod vest af kompaslinjen 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 kompaslinjen mellem Ras Asir (11° 50' nordlig bredde, 51° 16,9' østlig længde) og Ras Fartak (15° 35' nordlig bredde, 52° 13,8' østlig længde).

**11.7** Det Antarktiske område - området syd for 60° sydlig bredde.

**11.8** De Nord-Vest Europæiske havområder - 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 det vestlige Irland. Området er afgrænset af linjerne igennem følgende punkter:

48° 27' N på den franske kyst

48° 27' N, 6° 25' V

49° 52' N, 7° 44' V

50° 30' N, 12° V

56° 30' N, 12° V

62° N, 3° V

62° N på den norske kyst

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

**11.9** Oman området i Det Arabiske Hav - havområdet afgrænset af følgende koordinater:

22° 30.00' N, 59° 48.00' E

23° 47.27' N, 60° 35.73' E

22° 40.62' N, 62° 25.29' E

21° 47.40' N, 63° 22.22' E

20° 30.37' N, 62° 52.41' E

19° 45.90' N, 62° 25.97' E  
18° 49.92' N, 62° 02.94' E  
17° 44.36' N, 61° 05.53' E  
16° 43.71' N, 60° 25.62' E  
16° 03.90' N, 59° 32.24' E  
15° 15.20' N, 58° 58.52' E  
14° 36.93' N, 58° 10.23' E  
14° 18.93' N, 57° 27.03' E  
14° 11.53' N, 56° 53.75' E  
13° 53.80' N, 56° 19.24' E  
13° 45.86' N, 55° 54.53' E  
14° 27.38' N, 54° 51.42' E  
14° 40.10' N, 54° 27.35' E  
14° 46.21' N, 54° 08.56' E  
15° 20,74' N, 53° 38.33' E  
15° 48.69' N, 53° 32.07' E  
16° 23.02' N, 53° 14.82' E  
16° 39.06' N, 53° 06.52' E

**11.10** Det sydlige Sydafrikanske hav er havområdet afgrænset af følgende koordinater (gældende fra 01. marts 2008):

31° 14' S; 017° 50' E  
31° 30' S; 017° 12' E  
32° 00' S; 017° 06' E  
32° 32' S; 016° 52' E  
34° 06' S; 017° 24' E  
36° 58' S; 020° 54' E  
36° 00' S; 022° 30' E  
35° 14' S; 022° 54' E  
34° 30' S; 026° 00' E  
33° 48' S; 027° 25' E



33° 27' S; 027° 12' E

**12** »Øjeblikkelig olieudledningshastighed« – udledning af olie målt i liter pr. time i et givet øjeblik divideret med skibets fart i knob i samme øjeblik.

**13** »Tank« – et lukket rum, som afgrænses af skibets konstruktion, og som er indrettet til at føre væsker i bulk.

**14** »Sidetank« – enhver tank, der støder op til skibets sideklædning.

**15** »Centertank« – enhver tank inden for et langskibs skot.

**16** »Sloptank« – en tank specielt konstrueret til opsamling af tankslam, tankskyllevand og andre olieholdige blandinger.

**17** »Ren ballast« – ballast i en tank, som er blevet rensed, siden der sidst blev ført olie i den, således at udløb derfra ikke frembringer synlige spor af olie på havoverfladen eller på tilstødende kystlinjer eller frembringer slam eller emulsion under havoverfladen eller på tilstødende kystlinjer, hvis det udtømmes fra et skib, der ligger stille, i ren og rolig sø på en klar dag. Hvis ballasten udtømmes gennem et system til overvågning og kontrol af olieudledning godkendt af Administrationen, og dette systemet viser, at udløbets olieindhold ikke er større end 15 ppm, kan ballasten anses for ren, uanset om der er synlige spor.

**18** »Separat ballast« – ballastvand, som er tilført en tank, der er fuldstændig adskilt fra lastolie- og brændselsoliesystemet, og som udelukkende anvendes til føring af ballast eller til laster, som ikke består af olie eller skadelige stoffer efter MARPOL-konventionens definitioner.

**19** »Længde (L)« – 96 % af den totale længde målt på en vandlinje, som ligger 85 % af den mindste dybde (moulded) over kølens overkant, eller længden fra forstævnets forkant til rorstammens midte på nævnte vandlinje, hvis denne er større. I skibe konstrueret med styrlastighed skal den vandlinie, længden måles på, være parallel med konstruktionsvandlinjen. Længden (L) måles i meter.

**20** »Forreste og agterste perpendikulærer« skal gå gennem yderpunkterne for og agter af længden (L). Den forreste perpendikulær skal gå gennem skæringspunktet mellem forkanten af stævnen og den vandlinje, på hvilken længden er taget.

**21** »Midtskibs« – er midten af længden (L).

**22** »Bredde« (B) – skibets største bredde midtskibs til spanternes yderkant (moulded) i et skib med yderklædning af metal og til skrogets udvendige side i et skib med yderklædning af andet materiale. Bredden (B) måles i meter.

**23** »Dødvægt« (DW) – forskellen i metriske tons mellem et skibs displacement i vand af vægtfylde 1,025 ved lastevandlinjen svarende til det fastsatte sommerfribord og skibets egenvægt.

**24** »Egenvægt« – et skibs displacement i metriske tons uden last, brændstof, smøreolie, ballastvand, ferskvand og fødevand i tanke, proviant, passagerer og besætningsmedlemmer og deres ejendele.

**25** »Et rums fyldbarhed« – forholdet mellem den del af rummets kubikindhold, som formodes optaget af vand, og rummets samlede kubikindhold.

**26** »Rumfang og flademål« beregnes altid til yderkant af spanter (moulded lines).

**27** »Årsmålingen« betyder den dag og den måned i året, som svarer til udløbsdatoen af det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening.

**28.1** »Skib leveret den 31. december 1979 eller tidligere« betyder:

**28.1.1** et skib, for hvilket byggekontrakten er oprettet den 31. december 1975 eller tidligere; eller

**28.1.2** såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et skib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 30. juni 1976 eller tidligere; eller

**28.1.3** et skib, som er leveret den 31. december 1979 eller tidligere; eller

**28.1.4** et skib, som har undergået en større ombygning,

**28.1.4.1** for hvilken der blev oprettet kontrakt den 31. december 1975 eller tidligere; eller

**28.1.4.2** såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 30. juni 1976 eller tidligere; eller

**28.1.4.3** som blev afsluttet den 31. december 1979 eller tidligere.

**28.2** »Skib leveret efter den 31. december 1979« betyder:

**28.2.1** et skib, for hvilket byggekontrakten er oprettet efter den 31. december 1975; eller

**28.2.2** såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et skib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, efter den 30. juni 1976; eller

**28.2.3** et skib, som er leveret efter den 31. december 1979; eller

**28.2.4** et skib, som har undergået en større ombygning,

**28.2.4.1** for hvilken der blev oprettet kontrakt efter den 31. december 1975; eller

**28.2.4.2** såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes efter den 30. juni 1976; eller

**28.2.4.3** som blev afsluttet efter den 31. december 1979.

**28.3** »Olietankskib leveret den 1. juni 1982 eller tidligere« betyder:

**28.3.1** et olietankskib, for hvilket byggekontrakten er oprettet den 1. juni 1979 eller tidligere; eller

**28.3.2** såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et olietankskib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. januar 1980 eller tidligere; eller

**28.3.3** et olietankskib, som er leveret den 1. juni 1982 eller tidligere; eller

**28.3.4** et olietankskib, som har undergået en større ombygning,

**28.3.4.1** for hvilken der blev oprettet kontrakt den 1. juni 1979 eller tidligere; eller

**28.3.4.2** såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 1. januar 1980 eller tidligere; eller

**28.3.4.3** som blev afsluttet den 1. juni 1982 eller tidligere.

**28.4** »Olietankskib leveret efter den 1. juni 1982« betyder:

**28.4.1** et olietankskib, for hvilket byggekontrakten er oprettet efter den 1. juni 1979; eller

**28.4.2** såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et olietankskib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, efter den 1. januar 1980; eller

- 28.4.3** et olietankskib, som er leveret efter den 1. juni 1982; eller
- 28.4.4** et olietankskib, som har undergået en større ombygning,
- 28.4.4.1** for hvilken der blev oprettet kontrakt efter den 1. juni 1979; eller
- 28.4.4.2** såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes efter den 1. januar 1980; eller
- 28.4.4.3** som blev afsluttet efter den 1. juni 1982.
- 28.5** »Olietankskib leveret før den 6. juli 1996« betyder:
- 28.5.1** et olietankskib, for hvilket byggekontrakten er oprettet før den 6. juli 1993; eller
- 28.5.2** såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et olietankskib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, før den 6. januar 1994; eller
- 28.5.3** et olietankskib, som er leveret før den 6. juli 1996; eller
- 28.5.4** et olietankskib, som har undergået en større ombygning,
- 28.5.4.1** for hvilken der blev oprettet kontrakt før den 6. juli 1993; eller
- 28.5.4.2** såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes før den 6. januar 1994; eller
- 28.5.4.3** som blev afsluttet før den 6. juli 1996.
- 28.6** »Olietankskib leveret den 6. juli 1996 eller senere« betyder:
- 28.6.1** et olietankskib, for hvilket byggekontrakten er oprettet den 6. juli 1993 eller senere; eller
- 28.6.2** såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et olietankskib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 6. januar 1994 eller senere; eller
- 28.6.3** et olietankskib, som er leveret den 6. juli 1996 eller senere; eller
- 28.6.4** et olietankskib, som har undergået en større ombygning,
- 28.6.4.1** for hvilken der blev oprettet kontrakt den 6. juli 1993 eller senere; eller
- 28.6.4.2** såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 6. januar 1994 eller senere; eller
- 28.6.4.3** som blev afsluttet den 6. juli 1996 eller senere.
- 28.7** »Olietankskib leveret den 1. februar 2002 eller senere« betyder:
- 28.7.1** et olietankskib, for hvilket byggekontrakten er oprettet den 1. februar 1999 eller senere; eller
- 28.7.2** såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et olietankskib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. august 1999 eller senere; eller
- 28.7.3** et olietankskib, som er leveret den 1. februar 2002 eller senere; eller
- 28.7.4** et olietankskib, som har undergået en større ombygning,
- 28.7.4.1** for hvilken der blev oprettet kontrakt den 1. februar 1999 eller senere; eller
- 28.7.4.2** såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 1. august 1999 eller senere; eller

**28.7.4.3** som blev afsluttet den 1. februar 2002 eller senere.

**28.8** »Olietankskib leveret den 1. januar 2010 eller senere« betyder:

**28.8.1** et olietankskib, for hvilket byggekontrakten er oprettet den 1. januar 2007 eller senere; eller

**28.8.2** såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et olietankskib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. juli 2007 eller senere; eller

**28.8.3** et olietankskib, som er leveret den 1. januar 2010 eller senere; eller

**28.8.4** et olietankskib, som har undergået en større ombygning,

**28.8.4.1** for hvilken der blev oprettet kontrakt den 1. januar 2007 eller senere; eller

**28.8.4.2** såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 1. juli 2007 eller senere; eller

**28.8.4.3** som blev afsluttet den 1. januar 2010 eller senere.

**28.9** »Skib leveret den 1. august 2010 eller senere« betyder:

**28.9.1** et skib, for hvilket byggekontrakten er oprettet den 1. august 2007 eller senere; eller

**28.9.2** såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et skib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. februar 2008; eller

**28.9.3** et skib som er leveret den 1. august 2010 eller senere; eller

**28.9.4** et skib, som har undergået en større ombygning,<sup>1)</sup>

**28.9.4.1** for hvilken der blev oprettet kontrakt den 1. august 2007 eller senere; eller

**28.9.4.2** såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 1. februar 2008 eller senere; eller

**28.9.4.3** som blev afsluttet den 1. august 2010.

**29** »ppm« (parts per million) – volumenmæssigt forhold mellem olie og vand målt i ml/m<sup>3</sup>.

**30** »Skib bygget« – et skib, hvis køl er lagt, eller hvis konstruktion er på et tilsvarende stadium

**31** »Olierestprodukter (slam)« betyder de resterende spildolieprodukter, der genereres under et skibs normale drift, f.eks. sådanne som opstår gennem rensning af brændselolie eller smørelolie til hoved- eller hjælpemaskineri, udskilt spildolie fra oliefiltreringssystemer, spildolie opsamlet i drypbakker og hydraulisk spildolie og smørespildolie.

**32** »Tank til olierestprodukter (slam)« betyder en tank til opbevaring af olierestprodukter (slam), hvorfra slam kan fjernes direkte gennem standardudledningsforbindelsen eller et hvilket som helst andet bortskaffelsesmiddel.

**33** »Olieholdigt lænsevand« betyder vand, der kan være forurenset med olie fra f.eks. lækager eller vedligeholdelsesarbejde i maskinrum. Enhver væske, der kommer ind i lænsestystemet, herunder lænsebrønde, lænserørledninger, tanktoppe eller tanke til opbevaring af lænsevand, er at betragte som olieholdigt lænsevand.

**34** »Opbevaringstank til olieholdigt lænsevand« betyder en tank til opsamling af olieholdigt lænsevand, før det udledes, overføres eller fjernes.

**35** »Audit« betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.

**36** »Auditordning« betyder IMO's auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>2)</sup>

**37** »Implementeringskoden« betyder IMO's kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1«070(28).

**38** »Auditstandard« betyder implementeringskoden.

**39** »Elektroniske logbøger« betyder en anordning eller et system, som er godkendt af administrationen, til elektronisk at registrere de krævede registreringer for udledning, overførsler/transfer og andre operationer som foreskrevet under dette bilag i stedet for en fysisk logbog.

**40** »Ubemandet pram uden egen fremdrivning (UNSP) betyder en pram der:

1. Ikke er fremdrevet af et maskinanlæg
2. ikke har olie om bord (som defineret i regel 1 i dette bilag)
3. ikke har maskiner installeret, der benytter olie eller generer olierester (sludge)
4. Ikke har tanke til brændselolie, smøreolie, olieholdigt vand og olierester (slugde); og
5. ikke har personer eller levende dyr om bord

## **Regel 2 Anvendelse**

**1** Medmindre andet er udtrykkelig bestemt, gælder dette bilag for alle skibe.

**2** I skibe, der ikke er olietankskibe, hvor lastrum benyttes til transport af olie i bulk med en samlet kapacitet af 200 m<sup>3</sup> eller derover, gælder bestemmelserne i regel 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 og 36 for olietankskibe også for konstruktion og brug af disse rum, dog således at i tilfælde, hvor den samlede kapacitet er mindre end 1.000 m<sup>3</sup>, kan bestemmelserne i regel 34.6 gælde i stedet for regel 29, 31 og 32.

**3** Hvis en last, som er omfattet af bilag 3, føres i et lastrum i et olietankskib, finder de relevante bestemmelser i bilag 3 ligeledes anvendelse.

**4** Bestemmelserne i regel 29, 31 og 32 gælder ikke for olietankskibe, der medfører asfalt eller andre produkter omfattet af dette bilag, hvor der på grund af produkternes fysiske egenskaber ikke kan foretages en effektiv adskillelse mellem produkt og vand eller en effektiv kontrol af udledningssvandet. For disse produkter skal regel 34 opfyldes, ved at produktrester og forurenset rensevand opbevares om bord og afleveres til modtageanlæg i land.

**5** Under forbehold af bestemmelserne i stk. 6 finder regel 18.6 til 18.8 ikke anvendelse på et olietankskib, som efter definitionen i regel 1.28.3 er leveret den 1. juni 1982 eller tidligere, der udelukkende er beskæftiget i særlige farter mellem:

**5.1** havne eller terminaler inden for et konventionsland, eller

**5.2** havne eller terminaler i konventionslande, når

**5.2.1** rejsen udelukkende foregår inden for et særligt område, eller

**5.2.2** rejsen udelukkende foregår inden for andre grænser, som er udpeget af Organisationen.

**6** Bestemmelserne i stk. 5 gælder kun, når havne eller terminaler, hvor der lastes for sådanne rejser, er forsynet med modtageanlæg, der har tilstrækkelig kapacitet til at modtage og behandle alt ballastvand og vand fra tankrensning fra de olietankskibe, der benytter dem, og når alle følgende bestemmelser er opfyldt:

**6.1** under forbehold for undtagelserne i regel 4, skal alt ballast, herunder ren ballast og rester fra tankrensninger, opbevares om bord og afleveres til modtageanlæg. Bemærkninger herom i den krævede oliejournal skal forsynes med påtegning af den kompetente havnemyndighed;

**6.2** der er opnået enighed mellem Administrationen og de i stk. 5.1 eller 5.2 omhandlede havnestaters regeringer om at anvende en olietanker, som efter definitionen i regel 1.28.3 er leveret den 1. juni 1982 eller tidligere, til denne særlige fart;

**6.3** modtageanlæggene er godkendt som fuldt ud tilstrækkelige til at opfylde kravene i dette bilag af regeringen i de konventionslande, hvor sådanne havne eller terminaler er beliggende, og

**6.4** det Internationale Certifikat om Forebyggelse af Olieforurening forsynes med påtegning om, at olietankskibet udelukkende går i sådan særlig fart.

### **S Regel 3 Fritagelse**

**1** Særlige skibe som hydrofoilfartøj, luftpuddefartøj, undervandsfartøjer osv., hvis konstruktionsmæssige forhold gør anvendelsen af bestemmelserne i afsnit 3 og 4 eller del 1.2 i del II-A i polarkoden angående konstruktion og udstyr urimelig eller upraktisk, kan af Administrationen undtages fra de nævnte bestemmelser, forudsat at det pågældende skibs konstruktion og udstyr giver tilsvarende beskyttelse mod olieforurening under hensyntagen til den fart, skibet er bestemt til.

**2** Detaljerede oplysninger om enhver sådan undtagelse, dog undtaget de under stk. 7 i denne regel angivet, givet af Administrationen skal anføres i det certifikat, som er omtalt i regel 7.

**3** Den Administration, som giver en sådan undtagelse, skal så hurtigt som muligt og ikke senere end halvfems dage efter sende Organisationen begrundede oplysninger om den, hvilket Organisationen skal meddele konventionens parter til orientering og eventuel videre foranstaltning.

**4** Administrationen kan fravige kravene i regel 29, 31 og 32 for ethvert olietankskib, som udelukkende er beskæftiget på rejser af en varighed på 72 timer eller derunder og som foregår inden for 50 sømil fra nærmeste kyst, forudsat at olietankskibet udelukkende er beskæftiget i fart mellem havne eller terminaler i et konventionsland. En sådan fravigelse skal være betinget af, at olietankskibet opbevarer alle olieholdige blandinger om bord for senere aflevering til modtageanlæg, samt at Administrationen godkender, at de anlæg, der er til rådighed for modtagelsen af sådanne olieholdige blandinger, er tilstrækkelige.

**5** Administrationen kan fravige kravene i regel 31 og 32 for andre olietankskibe end dem, der er henvist til i stk. 4, i tilfælde hvor:

**5.1** skibet er et olietankskib på 40.000 tons dødvægt eller derover, som efter definitionen i regel 1.28.3 er leveret den 1. juni 1982 eller senere, og som, jævnfør regel 2.5, kun er beskæftiget i særlige farter, hvor kravene i regel 2.6 er opfyldt, eller

**5.2** tankskibet udelukkende er beskæftiget i en eller flere farter i følgende kategorier:

**5.2.1** fart inden for særlige havområder, eller

**5.2.2.** fart i arktiske havområder, eller

**5.2.3** farter uden for særlige havområder eller arktiske havområder, men inden for 50 sømil fra nærmeste kyst, hvor tankskibet er beskæftiget i:

**5.2.3.1** fart mellem havne eller terminaler i et land, som har tiltrådt konventionen, eller

**5.2.3.2** begrænset fart, som bestemmes af Administrationen af en varighed på 72 timer eller mindre,

under forudsætning af, at følgende betingelser er opfyldt:

**5.2.4** at alle olieholdige blandinger opbevares om bord for senere aflevering til modtageanlæg,

**5.2.5** at Administrationen, for farter som angivet i 5.2.3, har afgjort, at der er tilstrækkelig modtageanlæg til rådighed i de pågældende havne eller terminaler, som tankskibet anløber,

**5.2.6** at der ved påtegning i det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening, når dette er krævet, angives, at skibet udelukkende er beskæftiget i en eller flere farter af kategorier som angivet i stk. 5.2.1 og 5.2.3.2, og

**5.2.7** at mængden af den olieholdige blanding samt dato og afleveringshavn indføres i oliejournalen.

**6** Administrationen kan fravige bestemmelserne i regel 28(6) for følgende olietankskibe, hvis de er lastet i overensstemmelse med de af Administrationen godkendte konditioner under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer:<sup>3)</sup>

- 1) olietankskibe, der går i fast fart med et begrænset antal omskiftninger af lasten, således at alle forudsatte konditioner er blevet godkendt i de stabilitetsoplysninger, der er givet til skibsføreren i overensstemmelse med regel 28(5);
- 2) olietankskibe, hvor verificering af stabiliteten foretages på afstand ved hjælp af midler, der er godkendt af Administrationen;
- 3) olietankskibe, der er lastet inden for en godkendt vifte af lastekonditioner; eller
- 4) olietankskibe, der er bygget før 1. januar 2016 og udstyret med godkendte KG/GM-grænsekurver, der dækker alle relevante intakt- og lækstabilitetskrav.

**7** Administrationen kan undtage en ubemandet pram uden egen fremdrivning<sup>4)</sup> (UNSP) fra kravene i regel 6.1 og 7.1 i dette bilag fra Det Internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening og udstede et International undtagelsescertifikat om forebyggelse af olieforurening for Ubemandede pramme uden egen fremdrivning for en periode, der ikke overstiger 5 år på betingelse af, at UNSP'en har undergået et syn, der bekræfter, at betingelserne, der fremgår af regel 1.40.1 til 1.40.5 i dette bilag, er mødt.

## **S Regel 4 Undtagelsesbestemmelser**

**1** Reglerne 15 og 34 og stk. 1.1.1 i del II-A i polarkoden finder ikke anvendelse på:

**1.1** udledning i havet af olie eller olieholdige blandinger, som er nødvendig af hensyn til skibets sikkerhed eller nødvendig for at redde menneskeliv på havet;

**1.2** udledning i søen af olie eller olieholdige blandinger som følge af skade på et skib eller dets udstyr

**1.2.1** under forudsætning af, at der efter skadens indtræden eller opdagelsen af udledningen er blevet taget alle rimelige forholdsregler for at undgå udledningen eller begrænse den til det mindst mulige, og

**1.2.2** med undtagelse af det tilfælde, hvor rederiet eller føreren har handlet i den hensigt at volde skade eller handlet skødesløst og med viden om, at der sandsynligvis ville opstå skade;

**1.3** udledning i havet af olieholdige stoffer, når dette sker med Administrationens godkendelse og med det formål at bekæmpe specifikke forureningsuheld for at begrænse forureningskaden. Enhver sådan udledning skal godkendes af regeringen, inden for hvis jurisdiktion udledningen påtænkes foretaget.

## **S Regel 5 Ækvivalens**

**1** Administrationen kan give tilladelse til montering af alle former for udstyr, materialer, indretninger eller apparater i et skib som alternativ til, hvad der kræves i henhold til dette bilag, såfremt udstyret, materialerne, indretningerne eller apparaterne er mindst lige så effektive som det, der kræves i henhold til dette bilag. Denne bemyndigelse til Administrationen skal ikke udstrække sig til at erstatte konstruktionsmæssige krav med operationelle procedurer i forbindelse med kontrollen med udledning af olie, som foreskrevet i bestemmelserne i dette bilag.

**2** Administrationen, som tillader installering af udstyr, materiale, indretning eller apparat som alternativer til kravene i dette bilag, skal informere Organisationen herom med henblik på videreformidling til de øvrige konventionslande.

## **Afsnit II Syn og certificering**

### **S Regel 6 Syn**

**1** Ethvert olietankskib med en bruttotonnage på 150 og derover og ethvert andet skib med en bruttotonnage på 400 og derover skal underkastes nedenfor anførte syn:

**1.1** Et første syn, før skibet sættes i fart, eller før det i regel 7 foreskrevne certifikat udstedes første gang, som skal omfatte et fuldstændigt syn af dets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer i den udstrækning, skibet omfattes af dette bilag. Dette syn skal være så effektivt, at det sikrer, at skibets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder bestemmelserne i dette bilag.

**1.2** Et fornyelsessyn med mellemrum, hvis længde fastsættes af Administrationen, og som ikke må overstige 5 år, undtagen hvor regel 10.2.2, 10.5, 10.6 eller 10.7 finder anvendelse. Fornyelsessynet skal udføres, så det kan konstateres, at skibets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder bestemmelserne i dette bilag.

**1.3** Et mellemliggende syn indenfor 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 er specificeret i stk. 1.4. Synet skal sikre, at udstyret og de dermed forbundne pumpe- og rørsystemer, herunder systemer til registrering og kontrol af olieudledning, systemer til tankrensning med råolie, udstyr til separation af olieholdigt vand samt oliefiltreringsanlæg, fuldt ud opfylder de pågældende forskrifter i dette bilag og er i god driftsmæssig stand. Det i henhold til regel 7 og 8 udstedte certifikat skal forsynes med påtegning om sådanne mellemliggende syn.

**1.4** Et årligt syn indenfor 3 måneder før eller efter årsdagen for certifikatets udstedelse, som omfatter et generelt syn af konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer, som der er henvist til i stk. 1.1, for at sikre, at det er blevet vedligeholdt i henhold til stk. 4.1 og 4.2 i denne regel, og at det vedbliver med at være tilfredsstillende for den fart skibet er beregnet til. Det efter regel 7 eller 8 udstedte certifikat skal forsynes med påtegning om sådanne årlige syn.

**1.5** Yderligere syn skal afholdes enten helt eller delvist efter en reparation, som foretages på baggrund af de undersøgelser, der er foreskrevet i stk. 4.3 i denne regel, eller når vigtige reparationer eller fornyelser



foretages. Synet skal udføres så 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 bilag.

**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 bilag overholdes.

**3.1** Syn af skibe, der foretages med henblik på håndhævelsen af bestemmelserne i dette bilag, skal udføres af Administrationens embedsmænd. Dog kan Administrationen udpege tilsynsførende eller anerkendte Organisationer til at foretage inspektioner og syn. Sådanne organisationer, herunder klassifikationselskaber, skal autoriseres af Administrationen<sup>5)</sup> i overensstemmelse med bestemmelserne i MARPOL-konventionen og med »Code for Recognized Organizations« (RO-koden), der består af del 1 og del 2 (hvis bestemmelser skal anses for obligatoriske) og del 3 (hvis bestemmelser skal anses for vejledende), som vedtaget af Organisationen ved resolution MEPC. 237(65), som kan blive ændret af Organisationen, forudsat at:

- 1) ændringerne til del 1 og del 2 af RO-koden er vedtaget, trådt i kraft og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL-konventionen vedrørende ændringsproceduren, som finder anvendelse for dette bilag;
- 2) ændringer til RO-kodens del 3 er vedtaget af miljøkomitéen (MEPC) i overensstemmelse med dennes forretningsorden; og
- 3) eventuelle ændringer, som er nævnt i stk. 1 og 2 ovenfor, der er vedtaget af søsikkerhedskomiteén (MSC) og miljøkomitéen (MEPC), er identiske og træder i kraft eller bringes til virkning på samme tidspunkt, alt efter hvad der måtte være hensigtsmæssigt.

**3.2** En Administration, der udnævner inspektører eller anerkendte organisationer til at udføre syn og inspektioner som anført i stk. 3.1, skal som minimum bemyndige enhver udnævnt inspektør eller anerkendt organisation til:

**3.2.1** at kræve reparation af et skib og

**3.2.2** at udføre syn og inspektion, hvis rette myndighed i en havnestat har anmodet herom.

Administrationen skal underrette Organisationen om de specifikke ansvarsområder og betingelser for den myndighed, der er tildelt de udnævnte inspektører eller de anerkendte organisationer, og disse oplysninger skal videregives til de kontraherende parter til information for deres embedsmænd.

**3.3** Når en udnævnt inspektør eller anerkendt organisation fastslår, at skibets stand med tilhørende udstyr ikke i det væsentlige svarer til oplysningerne i certifikatet, eller at skibet er i en sådan tilstand, at det ikke er egnet til at fortsætte til søs uden at frembyde fare for havmiljøet, skal den pågældende inspektør eller organisation omgående sørge for, at der foretages en udbedring af fejlen og i rette tid underrette Administrationen. Hvis der ikke foretages en sådan udbedring, bør certifikatet inddrages og Administrationen underrettes omgående; såfremt skibet befinder sig i et andet konventionsland, skal de behørigke havnemyndigheder i det pågældende konventionsland omgående underrettes. Når en embedsmand fra Administrationen, en udnævnt inspektør eller anerkendt organisation har underrettet de behørigke havnemyndigheder i det pågældende konventionsland, skal konventionslandets regering yde den nødvendige bistand til vedkommende embedsmand, inspektør eller organisation til udførelse af deres forpligtelser i henhold til denne regel. I dette tilfælde skal det pågældende konventionslands regering træffe foranstaltninger, der sikrer, at skibet ikke sejler, før det kan fortsætte til søs eller forlade havnen for at fortsætte til det nærmeste reparationsværft uden at frembyde en urimelig fare for havmiljøet.

**3.4** I alle tilfælde påtager Administrationen sig det fulde ansvar for synets fuldstændighed og effektivitet og forpligter sig til at sikre de nødvendige forholdsregler til opfyldelse af denne forpligtelse.

**4.1** Tilstanden af skibet og dets udstyr skal opretholdes, så det er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette bilag for at sikre, at skibet i alle henseender forbliver egnet til at fortsætte til søs uden at frembyde nogen urimelig fare for havmiljøet.

**4.2** Når et syn efter stk. 1 i denne regel er gennemført, må der ikke foretages nogen ændring af skibets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger eller materialer, som er omfattet af synet, uden godkendelse af Administrationen bortset fra direkte udskiftning af sådan udstyr og tilbehør.

**4.3** Hvis der sker et uheld med et skib, eller hvis der opdages en fejl, som væsentligt berører skibets stand eller virkningen af udstyr omfattet af dette bilag, skal skibets fører eller reder ved førstgivne lejlighed aflægge rapport til Administrationen, den anerkendte organisation eller den udnævnte inspektør, der er ansvarlig for udstedelsen af det relevante certifikat, som derefter skal sørge for, at der foretages undersøgelser, der kan fastlægge, hvorvidt et syn, som påkrævet i henhold til denne regels stk. 1, er nødvendigt. Hvis skibet befinder sig i en anden konventionslands havn, skal føreren eller rederen ligeledes omgående underrette de behørig myndigheder i den pågældende stats havn, og den udnævnte inspektør eller anerkendte organisation skal forvisse sig om, at der er aflagt den krævede rapport.

## **S Regel 7 Udstedelse og påtegning af certifikat**

**1** Efter at der har været afholdt syn i overensstemmelse med regel 6, skal der udstedes et internationalt certifikat, om forebyggelse af olieforurening til ethvert olietankskib med en bruttotonnage på 150 og derover samt til ethvert andet skib med en bruttotonnage på 400 og derover, som går i fart til havne eller offshore-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.

## **S Regel 8 Udstedelse og påtegning af certifikat ved en anden regering**

**1** Et konventionslands regering kan efter anmodning fra Administrationen afholde syn på et skib og, hvis den finder det godtgjort, at dette bilags bestemmelser er overholdt, udstede eller bemyndige udstedelse af et internationalt certifikat om forebyggelse af olieforurening til skibet og, hvor det er nødvendigt, påtegne eller bemyndige påtegnelse af certifikatet i overensstemmelse med dette bilag.

**2** En kopi af certifikatet og af synsrapporten skal så hurtigt som muligt sendes til den Administration, der har anmodet om 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 7.

**4** Der må ikke udstedes et Internationalt Certifikat om forebyggelse af olieforurening eller UNSP undtagelses certifikat til et skib, som er berettiget til at føre et ikke-konventionslands flag.

## **S Regel 9 Certifikatets udformning**

**1** Det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening skal udformes i overensstemmelse med den model, der er anført i tillæg 2 til dette bilag, og skal som minimum være på engelsk, fransk eller spansk. Indførsel på et sprog, som er officielt i det land, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal have forrang i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser.

**2** Det Internationale undtagelsescertifikat om forebyggelse af olieforurening for Ubemandede pramme uden egen fremdrivning (The International Oil Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges) skal udformes i et format, som er i overensstemmelse med det angivne format i MARPOL Annex I, Appendix IV og skal som minimum være på engelsk, fransk eller spansk. Indførsel på et sprog, som er officielt i det land, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal have forrang i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser.

## **S Regel 10 Certifikatets gyldighedsperiode**

**1** Et internationalt certifikat om forebyggelse af olieforurening skal udstedes for en periode fastsat Administrationen, der ikke må overstige 5 år fra udstedelsesdatoen.

**2.1** Uanset bestemmelserne i stk. 1 i denne regel skal det nye certifikat, når fornyelsessynet er udført inden for 3 måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, 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.

**2.2** Når fornyelsessynet er udført efter udløbsdatoen af det eksisterende certifikat, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afholdt til en dato, som ikke må overstige 5 år fra udløbsdatoen af det eksisterende certifikat.

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

**3** Hvis et certifikat er udstedt med en løbetid, som er mindre end 5 år, kan Administrationen forlænge certifikatets gyldighedsperiode til den maksimumperiode, som er angivet i stk. 1 i denne regel, forudsat at de syn, som er omtalt i regel 6.1.3 og 6.1.4 i dette bilag, afholdes, når certifikatet udstedes med en gyldighedsperiode på 5 år.

**4** Hvis fornyelsessynet 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 måneder fra udløbs datoen.

**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 gives med det formål, at lade 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 fornyelsessynet 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. Når fornyelsessynet er foretaget, kan det nye certifikat være gyldigt til en dato, som ikke overstiger 5 år fra den dato, det eksisterende certifikat havde, 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. 2.2, stk. 5 eller stk. 6 i denne regel. I disse særlige tilfælde må det nye certifikats gyldighedsperiode ikke overstige 5 år fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afholdt.

8 Hvis et årligt eller mellemliggende syn er afholdt før den periode, som er anført i regel 6, gælder følgende:

8.1 Den årlige synsdato på certifikatet skal ændres ved påtegningen til en dato, som ikke må være mere end 3 måneder senere end den dato, hvor synet blev afholdt;

8.2 de efterfølgende årlige og mellemliggende syn, som er krævet i henhold til regel 8, skal afholdes med mellemrum, som anført i denne regel, og

8.3 udløbsdatoen kan forblive uændret, forudsat at et eller flere årlige eller mellemliggende syn afholdes, så det maksimale tidsrum mellem synene, som anført i regel 6.1, ikke overskrides.

9 Et certifikat, som er udstedt i henhold til regel 7 eller 8, er ugyldigt i enhver af følgende tilfælde:

9.1 hvis de foreskrevne syn ikke er afholdt inden for de perioder, som er anført i regel 6.1;

9.2 hvis certifikatet ikke er påtegnet i henhold til regel 6.1.3 og 6.1.4;

9.3 hvis et skib overføres til et andet lands flag. Et nyt certifikat må kun udstedes, når regeringen, der udsteder det nye certifikat, finder det godtgjort, at skibet fuldt ud opfylder kravene i regel 6.4.1 og 6.4.2. 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 give 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 11 Havnestatskontrol på operationelle krav<sup>6)</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 forpligtigelser et konventionsland har i forbindelse med udførelsen af kontrol af operationelle krav, som specifikt er foreskrevet i MARPOL-konventionen.

## **Afsnit III Krav til maskinrum på alle skibe**

### **Del A Konstruktion**

## **S Regel 12 Tanke til olierester (slam)**

**1** Medmindre andet angives, gælder denne regel for ethvert skib med en bruttotonnage på 400 eller derover; dog således at denne regels stk. 3.5 kun behøver anvendes, så vidt det er rimeligt og praktisk muligt for skibe, der er leveret den 31. december 1979 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.1.

**2** Olierestprodukter (slam) kan fjernes direkte fra tanken eller tankene til olierestprodukter (slam) til modtagefaciliteter gennem den i regel 13 nævnte standardudledningsforbindelse eller til et hvilket som helst andet middel til bortskaffelse af olierestprodukter (slam), såsom fx en affaldsbrænder, en reservekedel egnet til afbrænding af olierestprodukter (slam) eller et andet acceptabelt middel, der skal angives i punkt 3.2 i supplementet til IOPP-certifikat A eller B.

**3** Tanken eller tankene til olierestprodukterne (slam) skal forefindes og:

**3.1** skal under hensyntagen til typen af maskineri og rejsens længde have passende kapacitet til at modtage olierestprodukter (slam), der ikke på anden vis kan håndteres i overensstemmelse med kravene i dette bilag;

**3.2** skal være forsynet med en pumpe beregnet til bortskaffelse, der kan suge fra tanken eller tankene til olierestprodukter (slam) med henblik på bortskaffelse af olierestprodukter (slam) ved hjælp af midler som beskrevet i regel 12.2;

**3.3** skal ikke have nogen udledningsforbindelse til læsesystemet, opbevaringstanken eller -tankene til olieholdigt læsevand, tanktoppen eller separatorerne til olieholdigt vand, bortset fra

**3.3.1** at tanken eller tankene kan være forsynet med afløbsrør med manuelt betjente selvlukkende ventiler og arrangementer til efterfølgende visuel overvågning af det aflejrede vand, som fører til en opbevarings-tank til olieholdigt læsevand eller læsebrønd, eller et alternativt arrangement, forudsat at et sådant ikke er direkte forbundet med læserørsystemet; og

**3.3.2** at slamtankens udledningsrør og læsevandsrør kan være forbundet med fælles rør, der fører til den i regel 13 nævnte standard udledningsforbindelse; begge systemers forbindelse til de mulige fælles rør, der fører til den i regel 13 nævnte standard udledningsforbindelse, må ikke muliggøre overførsel af slam til læsesystemet;

**3.4** skal ikke arrangeres med rør med direkte forbindelse overbord, bortset fra den i regel 13 nævnte standard udledningsforbindelse; og

**3.5** skal designes og konstrueres med henblik på at gøre det let at rense dem og at udlede restprodukter til modtagefaciliteter.

**4** Skibe, der er konstrueret før den 1. januar 2017, skal arrangeres, således at de opfylder kravene i denne regels stk. 3.3 senest ved det første fornyelsessyn, der udføres den 1. januar 2017 eller senere.

**5** *Minimumskapacitet for slamtanke.*

**5.1** *For skibe, som ikke fører ballastvand i brændselsolietanke, skal slamtankens kapacitet beregnes i henhold til følgende formel:*

$$V_1 = K_1 \times C \times D \text{ (m}^3\text{)}$$

$K_1 = 0,01$  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.

**5.2** For skibe, som er forsynet med udstyr om bord, der er anerkendt af Søfartsstyrelsen til bortskaffelse af olieslam, kan slamtankens kapacitet  $V_1$  ansættes til  $1 \text{ m}^3$  for skibe på 400 bt og derover, og  $2 \text{ m}^3$  for skibe på 4000 bt og derover.

**5.3** For skibe, som fører ballastvand i brændselsolietanke, skal slamtankens kapacitet beregnes i henhold til følgende formel:

$$V_2 = V_1 + K_2 \times B \text{ (m}^3\text{)}$$

$V_1$  = Slamtankkapacitet som specificeret i 1 eller 2.

$K_2 = 0,01$  for skibe, som anvender tung brændselsolie, og  $0,005$  for skibe, som anvender diesellole.

$B$  = Kapaciteten af vandballasttanke, som også kan anvendes til brændselsolie.

## **S Regel 12A<sup>7)</sup> Beskyttelse af tanke til brændselsolie**

**1** Denne regel gælder for alle skibe med en samlet brændselsolie kapacitet på  $600 \text{ m}^3$  eller derover og som er leveret den 1. august 2010 eller senere, som defineret i regel 1.28.9 i dette bilag.

**2** Anvendelsen af denne regel til bestemmelse af placering af de tanke der bruges til at føre brændselsolie tilsidesætter ikke bestemmelserne i regel 19 i dette bilag.

**3** I denne regel gælder følgende definitioner:

**3.1** »Brændselsolie« – enhver olie, der bruges som brændstof til fremdrivnings- og hjælpemaskineri om bord i skibet.

**3.2** »Lastelinjedybgang ( $d_s$ )« er den lodrette afstand målt i meter (moulded) fra basislinjen midtskibs til sommerlastelinjen.

**3.3** »Letvægtsdybgang« er dybgangen midtskibs (moulded), som svarer til skibets letvægt.

**3.4** »Delvis lastelinjedybgang ( $d_p$ )« er letvægtsdybgangen plus 60 % af forskellen mellem letvægtsdybgangen og lastelinjedybgangen ( $d_s$ ). Den delvise lastelinjedybgang ( $d_p$ ) skal måles i meter.

**3.5** »Vandlinje ( $d_B$ )« er den lodrette afstand målt i meter (moulded) fra basislinjen midtskibs til vandlinjen svarende til 30 % af dybden  $D_s$ .

**3.6** »Bredde ( $B_S$ )« er skibets største bredde målt i meter (moulded) ved eller under den dybeste lastelinje  $d_s$ .

**3.7** »Bredde ( $B_B$ )« er skibets største bredde målt i meter (moulded) ved eller under vandlinjen  $d_B$ .

**3.8** »Dybde ( $D_s$ )« er dybden målt i meter (moulded) midtskibs til det øverste dæk. »Det øverste dæk» betyder det højeste dæk hvortil de tværgående vandtætte skotter strækker sig – med undtagelse af agterpeakskotter.

**3.9** »Længde (L)« – 96 % af den totale længde målt på en vandlinje, som ligger 85 % af den mindste dybde (moulded) over kølens overkant, eller længden fra forstævns forkant til rorstammens midte på nævnte vandlinje, hvis denne er større. I skibe konstrueret med styrlastighed skal den vandlinje, længden måles på, være parallel med konstruktionsvandlinjen. Længden (L) måles i meter.

**3.10** »Bredde (B)« – skibets største bredde midtskibs, målt i meter, til spanternes yderkant (moulded) i et skib med yderklædning af metal og til skrogets udvendige side i et skib med yderklædning af andet materiale.

**3.11** »Brændselsolietanke« er tanke i hvilke brændselsolie føres, men udelukker tanke som ikke indeholder olie under normale operationer, såsom overløbstanke.

**3.12** »Mindre brændselsolietanke« er brændselsolietanke med en maksimal individuel kapacitet, der ikke overstiger  $30 \text{ m}^3$ .

**3.13** »C« er skibets samlede volumen af brændselsolie, inklusive brændselsolie i de mindre brændselsolietanke i  $\text{m}^3$ , ved 98 % fyldning.

**3.14** »Brændselsolie kapacitet« er volumen af en tank i  $\text{m}^3$  ved 98 % fyldning.

**4** Bestemmelserne i denne regel skal gælde alle brændselsolietanke bortset fra mindre brændselsolietanke, som defineret i 3.12 forudsat, at det samlede volumen af de undtagne tanke ikke overstiger  $600 \text{ m}^3$ .

**5** Individuelle brændselsolietanke må ikke have et volumen på mere end  $2.500 \text{ m}^3$ .

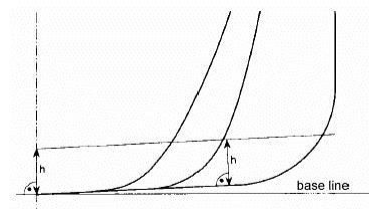
**6** For skibe, som ikke er selvhævende breenheder, med et samlet brændselsolie volumen på  $600 \text{ m}^3$  eller derover, skal brændselsolietankene være placeret over bundens yderklædning (moulded) med en afstand, der ikke er mindre end afstanden  $h$  som beskrevet nedenfor:

$$h = B/20 \text{ m eller}$$

$$h = 2,0 \text{ m afhængig af hvilken afstand, der er mindst.}$$

Minimumsværdien af  $h = 0,76 \text{ m}$

I området ved kimingens runding og steder, hvor kimingens runding ikke er klart defineret, skal brændselsolietankens grænselinje være parallel med den flade bund midtskibs, som vist i figur 1.



*FIGUR 1 – Brændselsolietankens grænselinjer til brug for stk. 6*

**7** For skibe med en samlet brændselsolie kapacitet på  $600 \text{ m}^3$  eller derover, men mindre end  $5.000 \text{ m}^3$ , skal brændselsolietankene være placeret inden for skibets yderklædning (moulded) med en afstand, der

ikke er mindre end afstanden  $w$  - som beskrevet i figur 2 – der måles fra ethvert tværsnit retvinklet på yderklædningen som beskrevet nedenfor:

$$w = 0,4 + 2,4 C/20.000 \text{ m}$$

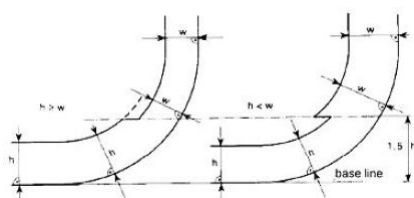
Minimumsværdien af  $w = 1,0$ . For tanke med et brændselsolie kapacitet på mindre end  $500 \text{ m}^3$  er minimumsværdien  $= 0,76 \text{ m}$ .

**8** For skibe med en samlet brændselsolie kapacitet på  $5.000 \text{ m}^3$  eller derover, skal brændselsolietankene være placeret inden for skibets yderklædning (moulded) med en afstand, der ikke er mindre end afstanden  $w$  - som beskrevet i figur 2 - der måles ved et hvilket som helst tværsnit retvinklet på yderklædningen som beskrevet nedenfor:

$$w = 0,5 + C/20.000 \text{ m eller}$$

$w = 2,0 \text{ m}$ , hvilken der end er mindst.

Minimumsværdien af  $w = 1,0 \text{ m}$



Figur 2 – Brændselsolietankens grænselinjer til brug for stk. 7 og 8

**9** Rørledninger, der er placeret en afstand af mindre end  $h$  fra skibets bund som defineret i regel 6, eller med en afstand mindre end  $w$  fra skibets side, som defineret i regel 7 og 9, skal monteres med ventiler eller lignende lukke enheder indenfor eller umiddelbart på siden af brændselsolietanken. Disse ventiler skal kunne betjenes fra et let tilgængeligt lukket rum, som er tilgængeligt fra navigationsbroen eller fra fremdrivningsmaskineriets kontrol position uden at man skal krydse udsatte dæk.

Ventilerne skal lukke i tilfælde af fejl i fjernstyringssystemet (lukket i fejltilstand) og skal holdes lukket på åbent hav til enhver tid så længe tanken indeholder brændselsolie. Det er dog tilladt at åbne ventilerne i forbindelse med overførsel af brændselsolie.

**10** Sugebrønde i brændselsolietanke kan strække sig ind i dobbeltbunden under grænselinjen som er defineret af afstanden  $h$ , forudsat at sugebrønde er så små som praktisk muligt og, at afstanden mellem bunden af brønden og skibsbundens yderklædning ikke er mindre end  $0,5 h$ .

**11** Som alternativ til stk. 6 og enten stk. 7 eller stk. 8 skal skibe efterleve kravene ved olieudstrømning ved ulykker, som er præciseret nedenfor:

**11.1** Niveaueet for beskyttelse mod forurening med brændselsolie i tilfælde af kollision eller grundstødning skal vurderes på baggrund af parameteret for den gennemsnitlige olieudstrømning:

$$O_M < 0,0157 - 1,14E-6 \cdot C \quad 600 \text{ m}^3 \leq C < 5.000 \text{ m}^3$$

$$O_M < 0,010 \quad C \geq 5.000 \text{ m}^3$$

Hvor:



$O_M$  = parameteret for den gennemsnitlige olieudstrømning;

$C$  = samlede brændselsolie volumen.

**11.2** Følgende generelle antagelser gælder ved udregning af parameteren for den gennemsnitlige olieudstrømning:

**11.2.1** Skibe antages at være lastet til delvis lastelinjedybgang  $d_p$  uden trim eller krængning

**11.2.2** Alle brændselsolietanke skal antages at være lastet til 98 % af deres volumen.

**11.2.3** Brændselsoliens nominelle massefylde ( $\rho_n$ ) skal generelt være  $1.000 \text{ kg/m}^3$ . Hvis massefylden af brændselsolien er specifikt begrænset til en lavere værdi, kan den lavere værdi anvendes; og

**11.2.4** Til brug ved beregningen af olieudstrømning, skal fyldbarheden i hver tank være 0,99, med mindre andet er godkendt

**11.3** De følgende bestemmelser gælder, når parametrene for olieudstrømning kombineres:

**11.3.1** Den gennemsnitlige olieudstrømning skal beregnes selvstændigt for sideskade og for bundskade, og derefter kombineres til en dimensionsløs parameter for olieudstrømning  $O_M$ , som følger:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C$$

Hvor:

$O_{MS}$  = gennemsnitlig udstrømning af olie ved sideskade i  $\text{m}^3$ .

$O_{MB}$  = gennemsnitlig udstrømning af olie ved bundskade i  $\text{m}^3$ .

$C$  = total mængde brændselsolie.

**11.3.2** For bundskader skal der foretages selvstændige beregninger for den gennemsnitlige udstrømning af olie for tidevandsforhold på 0 m og på minus 2,5 m, der skal kombineres således:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2,5)}$$

Hvor:

$O_{MB(0)}$  = gennemsnitlig udstrømning af olie for 0 m tidevandsforhold, og

$O_{MB(2,5)}$  = gennemsnitlig udstrømning af olie for minus 2,5 m tidevandsforhold, i  $\text{m}^3$ .

**11.4** Den gennemsnitlige udstrømning af olie ved skade i siden  $O_{MS}$ , beregnes som følger:

$$O_{MS} = \sum_{i=1}^n P_{S(i)} O_{S(i)} \quad [\text{m}^3]$$

Hvor:

$i$  = hver enkelt brændselsolietank, der tages med i betragtning;

$n$  = det samlede antal brændselsolietanke;

$P_{S(i)}$  = sandsynligheden for brud af brændselsolietank (i) ved skade i siden, beregnet efter stk. 11.6 i denne regel;

$O_{S(i)}$  = udstrømningen i  $m^3$  efter skade i siden for brændselsolietank (i), som antages at være den samlede volumen i brændselsolietank (i) ved 98% fyldning.

**11.5** Den gennemsnitlige udstrømning ved bundskade skal beregnes for hvert tidevandsforhold som følger:

$$O_{MB(0)} = \sum_{i=1}^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad [m^3]$$

Hvor:

i = hver enkelt brændselsolietank, der tages med i betragtning;

n = det samlede antal brændselsolietanke;

$P_{B(i)}$  = sandsynligheden for brud af brændselsolietank (i) ved skade i bunden, beregnet efter stk. 11.7 i denne regel;

$O_{B(i)}$  = udstrømningen i  $m^3$  efter skade i bunden for brændselsolietank (i), beregnet i overensstemmelse med stk. 11.5.3; og

$C_{DB(i)}$  = faktor til brug for redegørelse for olieerobring som defineret i stk. 11.5.4.

$$O_{MB(2,5)} = \sum_{i=1}^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \quad [m^3]$$

Hvor:

i, n,  $P_{B(i)}$ ,  $C_{DB(i)}$  er som defineret i stk. 11.5.1.

$O_{B(i)}$  = udstrømningen i  $m^3$  fra brændselsolietank (i), efter tidevandsskift.

**11.5.3** Olieudstrømningen  $O_{B(i)}$  for hver brændselsolie tank skal beregnes på baggrund af principperne om trykbalance i overensstemmelse med følgende antagelser:

**11.5.3.1** Skibet skal betragtes som strandet, uden trim eller krængning og med en dybgang før tidevandskiftet, som er lig med den delvise lastelinjedybgang  $d_p$ .

**11.5.3.2** Brændselsolie niveauet efter skade skal beregnes som følger:

$$h_F = \{(d_p + t_C - Z_1)(\rho_S)\} / \rho_n$$

hvor:

$h_F$  = højde af brændselsolieoverfladen over  $Z_1$  i meter;

$t_C$  = tidevandsskift i meter. Formindskelse af tidevand skal udtrykkes i negative værdier;

$Z_1$  = højden på det laveste punkt i lasttanken over basislinjen i meter;

$\rho_S$  = vandets massefylde beregnes som 1,025 kg/m<sup>3</sup>; og

$\rho_n$  = brændselsoliens nominelle massefylde, beregnet i overensstemmelse med stk. 11.2.3.

**11.5.3.3** Olieudstrømning  $O_{B(i)}$  for tanke nær bundens yderklædning skal beregnes som ikke mindre end den følgende formel, og ikke mere end tankens volumen:

$$O_{B(i)} = H_W : A$$

hvor:

$$H_W = 1,0 \text{ m, når } Y_B = 0$$

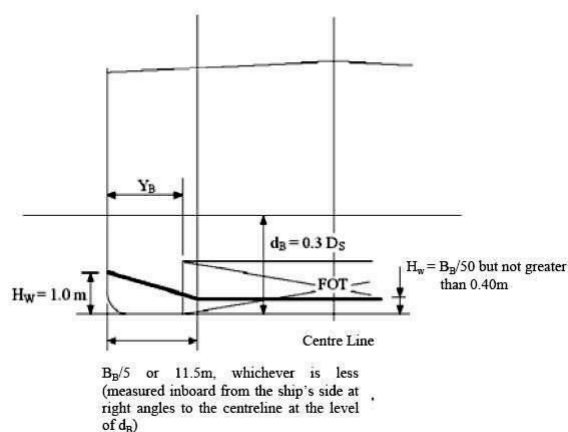
$$H_W = B_B/50 \text{ men ikke større end } 0,4 \text{ m, når } Y_B \text{ er større end } B_B/5 \text{ eller } 11,5 \text{ m, alt efter hvilken er mindst.}$$

» $H_W$ « skal måles opefter fra den flade bund midt i skibet. I området ved kimingens runding og steder, hvor kimingens runding ikke er klart defineret skal » $H_W$ « måles i en parallel linje med midtskibets flade bund, som vist for afstand  $h$  i figur 1.

Ved  $Y_B$  værdier udenbords  $B_B/5$  eller 11,5 m, hvor det er den mindste af disse to værdier, der skal benyttes, skal  $H_W$  lineært interpoleres.

$Y_B$  = den mindste værdi af  $Y_B$  målt over længden af brændselsolietanken, hvor  $Y_B$ , uanset set placeringen, er den tværgående afstand mellem sideklædningen ved vandlinjen  $d_B$  og tanken ved eller under vandlinjen  $d_B$ .

$A$  = det største horisontale projektionsareal af brændselsolietanken op til  $H_W$  niveauet fra bunden af tanken.



Figur 3 – dimensioner for beregning af minimum olieudstrømning til brug for stk 11.5.3.3

**11.5.3.4** Ved bundskade kan en del af udstrømningen fra en brændselsolietank strømme over i en tank, der ikke er beregnet til olie. Denne effekt er tilnærmet beregnet ved faktoren  $C_{DB(i)}$  for hver tank, som følger:

$C_{DB(i)} = 0,6$  for brændselsolietanke, begrænset fra neden af rum der ikke er beregnet til opbevaring af olie.

$C_{DB(i)} = 1,0$  ellers.

**11.6** Sandsynligheden  $P_S$  for brud til et rum ved sideskade skal beregnes som følger:

$$11.6.1 P_S = P_{SL} * P_{SV} * P_{ST}$$

Hvor:

$P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig langskibs ind i området begrænset af  $X_a$  og  $X_f$ ;

$P_{SV} = (1 - P_{SU} - P_{S1})$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig lodret ind i området begrænset af  $Z_1$  og  $Z_u$ ; og

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$  sandsynligheden for, at skaden vil strække sig tværskibs over grænsen defineret af  $y$ .

**11.6.2**  $P_{Sa}$ ,  $P_{Sf}$ ,  $P_{Su}$ , og  $P_{S1}$  skal fastsættes efter lineær interpolation fra sandsynlighedstabellen for skade i siden i stk. 11.6.3, og  $P_{Sy}$  skal beregnes ud fra formlerne angivet i stk. 11.6.3, hvor:

$P_{Sa}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig agter for placering  $X_a/L$ ;

$P_{Sf}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig foran placering  $X_f/L$ ;

$P_{S1}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig under tanken;

$P_{Su}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig over tanken;

$P_{Sy}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig udenbords for tanken;

Rumopdelinger  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Z_1$ ,  $Z_u$  og  $y$  beregnes som følger:

$X_a$  = Afstanden langskibs fra det agterste punkt af  $L$  til det agterste punkt i det pågældende rum målt i meter;

$X_f$  = Afstanden langskibs fra det agterste punkt af  $L$  til det forreste punkt i det pågældende rum målt i meter;

$Z_1$  = Afstanden lodret fra basislinjen (moulded) til det laveste punkt i det pågældende rum målt i meter;

$Z_u$  = Afstanden lodret fra basislinjen (moulded) til det højeste punkt i det pågældende rum målt i meter. Hvor  $Z_u$  er større end  $D_s$ , anvendes  $D_s$ ; og

$y$  = Den mindste horisontale afstand målt retvinklet på centerlinjen mellem de pågældende rum til sideklædningen målt i meter.<sup>8)</sup>

Hvor kimingen runder behøver  $y$  ikke at blive taget med i betragtning når den er under afstand  $h$  over basislinjen, hvor  $h$  er mindre end  $B/10$ , 3 m eller toppen af tanken.

**11.6.3** Sandsynlighedstabel for sideskade.

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_1/D_s$	$P_{S1}$	$Z_u/D_s$	$P_{Su}$
---------	----------	---------	----------	-----------	----------	-----------	----------

0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

$P_{Sy}$  skal beregnes som følger:

$$P_{Sy} = (24.96 - 199.6 y/B_S) (y/B_S) \text{ for } y/B_S \leq 0.05$$

$$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4 (y/B_S - 0.05)\} \{(y/B_S) - 0.05\} \text{ for } 0.05 < y/B_S < 0.1$$

$$P_{Sy} = 0.888 + 0.56 (y/BS - 0.1) \text{ for } y/B_S \geq 0.1$$

$P_{Sy}$  kan ikke tages større end 1.

**11.7 Sandsynligheden  $P_B$  for brud til et rum ved bundskade skal beregnes som følger:**

**11.7.1**  $P_B = P_{BL} * P_{BT} * P_{BV}$

Hvor:

$P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba})$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig langs kabs ind i området begrænset af  $X_a$  og  $X_f$ ;

$P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs})$  = sandsynligheden for at skaden vil strække sig tværs kabs ind i området begrænset af  $Y_p$  og  $Y_s$ ; og

$P_{BV} = (1 - P_{Bz})$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig lodret over grænsen defineret af  $z$ .

**11.7.2**  $P_{Ba}$ ,  $P_{Bf}$ ,  $P_{Bp}$  og  $P_{Bs}$  skal fastsættes efter lineær interpolation fra sandsynlighedstabellen for bundskade i stk. 11.7.3, og  $P_{Bz}$  skal beregnes fra formlerne angivet i 11.7.3, hvor:

$P_{Ba}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig agter for placering  $X_a/L$ ;

$P_{Bf}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig foran placering  $X_f/L$ ;

$P_{Bp}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig bagbord for tanken;

$P_{Bs}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig styrbord for tanken;

$P_{Bz}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig under tanken;

Rumopdelinger  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Y_p$ ,  $Y_s$  og  $z$  skal beregnes som følger:

$X_a$  og  $X_f$  er som defineret i stk. 11.6.2;

$Y_p$  = Den tværgående afstand fra punktet mest bagbord i rummet placeret ved eller under vandlinjen dB, til et lodret plan placeret  $B_B/2$  styrbord for skibets centerlinje målt i meter;

$Y_s$  = Den tværgående afstand fra punktet mest styrbord i rummet placeret ved eller under vandlinjen dB, til et lodret plan placeret  $B_B/2$  styrbord for skibets centerlinje måle i meter; og

$z$  = Den mindste værdi af  $z$ , hvor  $z$  er den lodrette afstand fra det laveste punkt af bundklædningen til det laveste punkt i rummet ved enhver given placering i rummet.

**11.7.3 Sandsynlighedstabel for bundskade**

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_p/B_B$	$P_{Bp}$	$Y_s/B_B$	$P_{Bs}$
---------	----------	---------	----------	-----------	----------	-----------	----------

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

$P_{Bz}$  skal beregnes som følger:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_S) (z/D_S) \text{ for } z/D_S \leq 0,1$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 \{(z/D_S - 0,1)\} \text{ for } z/D_S > 0,1$$

$P_{Bz}$  må ikke være større end 1.

**11.8** For så vidt angår vedligeholdelse og inspektion må alle brændselsolietanke, der ikke støder op til yderklædningen, ikke placeres tættere på bundens yderklædning end minimumsværdien  $h$  i stk. 6 og ikke tættere på skibssidens yderklædning end minimumsværdien  $w$  i stk. 7 eller 8.

**12** Ved tegningsgodkendelse og bygning af skibe i overensstemmelse med denne regel skal Administrationer vise passende hensyn til generelle sikkerhedsaspekter - herunder behovet for vedligeholdelse og inspektion af sidetanke dobbeltbundstanke og rum.

### **S Regel 13 Standardkobling**

For at rørledninger fra modtageanlæg kan forbindes med skibets rørledning til udtømmning af spildevand fra maskinrummets lænsebrønde og slamtankene, skal begge ledninger være forsynet med en standardkobling i overensstemmelse med følgende tabel:

<b>Standarddimensioner for flanger til udtømningsledninger</b>	
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 600 kPa.

### **Del B Udstyr**

#### **S Regel 14 Udstyr til adskillelse af olie og vand**

**1** Bortset fra hvad der er specificeret i stk. 3, skal ethvert skib med en bruttotonnage på 400 og derover, men mindre end 10.000, være forsynet med udstyr til adskillelse af olie og vand i henhold til stk. 6 i denne regel. Ethvert sådant skib, som må udlede ballastvand opbevaret i en brændselsolietank i overensstemmelse med regel 16.2, skal opfylde bestemmelserne i stk. 2.

**2** Bortset fra hvad der er specificeret i stk. 3, skal ethvert skib med en bruttotonnage på 10.000 og derover være forsynet med udstyr til adskillelse af vand og olie i henhold til stk. 7.

**3** Det er ikke påkrævet for stationære skibe som hotelskibe, lagerskibe og lignende, der kun sejler, hvis de uden at transportere last skal flyttes, at være forsynet med udstyr til adskillelse af vand og olie. Sådanne skibe skal være udstyret med en opbevaringstank med tilstrækkelig kapacitet til opbevaring af alt olieholdigt lænsevand om bord, som tilfredsstiller Administrationen. Alt olieholdigt lænsevand skal opbevares om bord med henblik på senere aflevering til modtageanlæg i land.

**4** Administrationen skal påse, at skibe med en bruttotonnage under 400, for så vidt det er praktisk muligt, er forsynet med udstyr til opbevaring af olie eller olieholdige blandinger om bord eller til udtømmning af sådanne i henhold til regel 15.6.



*Skibe med en bruttotonnage under 400 skal være forsynet med:*

**4.1** *en landtilslutning med pumpe og et olie/vand-separeringssystem samt evt. alarmudstyr, som gør det muligt, at behandle det olieholdige vand fra maskinrummets lænsebrønde og udtømme dette i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 15, eller med*

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

**4.3** *andre systemer, som kan godkendes af Søfartsstyrelsen samt en landtilslutning med pumpe.*

*Skibe med en bruttotonnage under 400, som anvender centrifuger eller lignende til behandling af brændsels- og smøreolier, skal være forsynet med slamtanke i overensstemmelse med regel 12, stk. 1 og 2.*

**5** Administrationen kan fravige kravene i stk. 1 og 2 for ethvert skib,

**5.1** som udelukkende sejler inden for særlige havområder eller arktiske havområder, eller

**5.2** som er certificeret i henhold til den Internationale Kode for Sikkerhed i Højhastighedsfartøjer (eller som er certificeret på anden måde inden for rammerne af denne kode med hensyn til størrelse og konstruktion) og som opererer i fast rute, hvor en rundrejse ikke overstiger 24 timer, og som derudover dækker sørejser, der foretages af disse skibe, uden transport af last eller passagerer,

**5.3** De følgende betingelser skal opfyldes med henblik på bestemmelserne i stk. 5.1 og 5.2:

**5.3.1** skibet skal være udstyret med en opbevaringstank med tilstrækkelig kapacitet til opbevaring af alt olieholdigt lænsevand om bord, som tilfredsstiller Administrationen,

**5.3.2** alt olieholdigt lænsevand opbevares om bord med henblik på senere aflevering til modtageanlæg i land,

**5.3.3** Administrationen har bedømt, at tilstrækkelige modtageanlæg til at modtage olieholdigt lænsevand er til stede i et tilstrækkeligt antal havne eller terminaler, som skibet anløber,

**5.3.4** at der i det Internationale Certifikat om Forebyggelse af Olieforurening, når dette er krævet, angives, at skibet udelukkende sejler inden for særlige havområder eller arktiske havområder, eller at skibet er blevet accepteret som et højhastighedsfartøj i henhold til denne regel hvor skibets rute er kendt; og

**5.3.5** at mængden af den olieholdige blanding samt dato og afleveringshavn angives i oliejournalen del I.

**6** Det udstyr til adskillelse af olie og vand, som er nævnt i stk. 1, 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 der ikke overstiger 15 ppm. Ved vurderingen af konstruktionen af sådant udstyr skal Administrationen tage hensyn til den specifikation, som er anbefalet af Organisationen.<sup>9)</sup>

**7** Det udstyr til adskillelse af olie og vand, som er nævnt i stk. 2, skal opfylde bestemmelserne i stk. 6. Det skal endvidere være forsynet med alarmsystemer, som angiver, når dette niveau ikke kan holdes. Systemet skal desuden være forsynet med et arrangement, som sikrer, at enhver udtømming af olieholdige blandinger automatisk 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.<sup>10)</sup>

## **Del C Kontrol af operationel udledning af olie**

### **M Regel 15 Kontrol af udledning af olie**

1 Med forbehold af bestemmelserne i regel 4 og denne regels stk. 2, 3 og 6 er enhver udledning i søen af olie eller olieholdige blandinger fra skibe forbudt.<sup>11)</sup>

#### **A Udledning uden for særlige havområder undtagen i arktiske områder**

2 Enhver udledning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra skibe med en bruttotonnage på 400 og derover er forbudt, med mindre følgende betingelser alle er opfyldt:

- 2.1 Skibet skal være på rejse (en route).
- 2.2 Skibet anvender et filtersystem, som opfylder bestemmelserne i regel 14.
- 2.3 Olieindholdet i udløbet må uden fortynding ikke overstige 15 ppm.
- 2.4 Læsevandet må ikke stamme fra lastpumperum i olietankskibe.
- 2.5 Læsevandet fra olietankskibe må ikke indeholde olierester, der stammer fra lasten.

#### **B Udledning i særlige havområder**

3 Enhver udledning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra skibe med en bruttotonnage på 400 og derover er forbudt, med mindre følgende betingelser alle er opfyldt:

- 3.1 Skibet skal være på rejse (en route).
- 3.2 Skibet anvender et filtersystem, som opfylder bestemmelserne i regel 14.7.
- 3.3 Olieindholdet i udløbet må uden fortynding ikke overstige 15 ppm.
- 3.4 Læsevandet må ikke stamme fra lastpumperum i olietankskibe.
- 3.5 Læsevandet fra olietankskibe må ikke indeholde olierester, der stammer fra lasten.

4 I det Antarktiske område må olie eller olieholdige blandinger ikke udledes.

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 udledning uden for det særlige havområde i

overensstemmelse med stk. 2.

#### **C Krav til skibe med en bruttotonnage på mindre end 400 i alle havområder undtagen i det Antarktiske område og arktiske havområder**

6 Skibe med en bruttotonnage på mindre end 400 skal enten opbevare olie eller olieholdige blandinger om bord for senere udtømmning af dem i modtageanlæg eller udledning i søen i overensstemmelse med følgende bestemmelser:

- 6.1 Skibet skal være på rejse (en route).
- 6.2 Skibet skal have installeret udstyr der godkendt af Administrationen som sikrer, at olieindholdet i udløbet, uden at blive fortyndet, ikke overstiger 15 ppm.

**6.3** Læsevandet må ikke stamme fra lastpumperum i olietankskibe.

**6.4** Læsevandet fra olietankskibe må ikke indeholde olierester, der stammer fra lasten.

## **D Generelle krav**

**7** 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. 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 olieudledninger.

**8** Ingen udledning 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 udledning, som er anført i denne regel.

**9** De olierester, som ikke kan udledes i søen i overensstemmelse med denne regel, skal forblive om bord eller udtømmes i modtageanlæg.

## **S Regel 16 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 skibe leveret efter den 31. december 1979, som defineret i regel 1.28.2, med en bruttotonnage på 4.000 og derover, som ikke er olietankskibe, eller i olietankskibe leveret efter den 31. december 1979, som defineret i regel 1.28.2 med en bruttotonnage på 150 og derover.

**2** Hvor 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 15 ved benyttelse af det udstyr, der er nærmere anført i regel 14.2. Oplysning herom skal indføres i oliejournalen.

**3** 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 kollisionsskottet.

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

## **S Regel 17 Oliejournal, Del I – Maskinrumsoperationer**

**1** Ethvert olietankskib med en bruttotonnage på 150 og derover og ethvert andet skib med en bruttotonnage på 400 og derover, som ikke er et olietankskib, skal være forsynet med en oliejournal, del I (maskinrumsoperationer). Oliejournalen skal, uanset om den udgør en del af skibets dagbog, som en selvstændig bog eller som en elektronisk logbog, være godkendt af Administrationen under hensynstagen til de retningslinjer, er udarbejdet af organisationen,<sup>12)</sup> og udformes som angivet i tillæg 3 til dette bilag<sup>13)</sup>.

**2** Oliejournalens del I skal føres, om nødvendigt for hver tank for sig, hver gang en af følgende maskinrumsoperationer udføres på skibet:

**2.1** Indtagelse af ballast i eller rensning af brændselsolietanke.

**2.2** Lænsning af snavset ballast eller tankrensevand fra brændselsolietanke.

**2.3** Opsamling og bortskaffelse af olierestprodukter (slam).

**2.4** Udledning overbord eller på anden måde bortskaffelse af lænsevand fra maskinrum.

**2.5** Bunkring af brændsels- eller smøreolie i bulk.

**3** Såfremt der foretages eller sker sådan udledning af olie eller olieholdige blandinger, som er omtalt i regel 4, eller såfremt der sker en udledning 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 til udledningen og årsagerne hertil.

**4** Hver handling, der er beskrevet i stk. 2, skal straks indføres i oliejournalens del I, således at alle indførelser i journalen vedrørende den pågældende handling er fuldstændig. Hver afsluttet operation skal underskrives af den eller de ansvarshavende officerer, og hver udfyldt side eller gruppe af elektroniske indtastninger underskrives af skibsføreren. Indførelserne i oliejournalens del I skal som minimum for skibe, som har et internationalt certifikat om forebyggelse af olieforurening, affattes på engelsk, fransk eller spansk. Hvor indførelserne også affattes på et officielt, nationalt sprog, der benyttes i den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal dette have forret i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser.

**5** Hvis oliefiltreringsudstyret svigter, skal dette noteres i oliejournalens del 1.

**6** Oliejournalens del 1 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.

**7** Den kompetente myndighed under et konventionslands regeringer har ret til at efterse oliejournalens del I om bord på ethvert skib, som omfattes af dette bilag, 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 indførelsen i skibets oliejournal del I, skal kunne fremlægges i enhver retssag som bevis for de kendsgerninger, der er angivet i indførelsen. Den kompetente myndigheds eftersyn af oliejournalens del I 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.

**8** Oliejournalen skal føres tydeligt, og intet blad må udrides. Det, der en gang er indført, må ikke raderes, overstryges eller på anden måde gøres ulæseligt. Bliver det nødvendigt at foretage rettelse i journalen, skal rettelsen tilføjes som anmærkning.

## **Afsnit IV Krav til lastrum på olietankskibe**

### **Del A Konstruktion**

#### **S Regel 18 Separate ballasttanke**

##### **Olietankskibe på 20.000 tons dødvægt og derover leveret efter den 1. juni 1982**

**1** Ethvert råolietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover og ethvert produkttankskib på 30.000 tons dødvægt og derover, leveret efter den 1. juni 1982, som defineret i regel 1.28.4, skal være forsynet med separate ballasttanke og skal opfylde stk. 2, 3 og 4 eller, hvis det er relevant, stk. 5 i denne regel.

2 Kapaciteten af de separate ballasttanke skal fastsættes således, at skibet kan sejle sikkert på rejser i ballast uden at være nødt til at benytte lasttanke til ballast, bortset fra tilfælde, som omfattes af bestemmelserne i stk. 3 eller 4. I alle tilfælde skal de separate ballasttanke mindst have en sådan kapacitet, at skibets dybgang og trim på enhver del af en rejse under alle ballastforhold, herunder forhold, hvor kun skibets egenvægt og separat ballast medregnes, kan opfylde hvert af følgende krav:

2.1 dybgang midtskibs (moulded) ( $d_m$ ) i meter (uden hensyntagen til nogen deformation af skibet) må ikke være mindre end:

$$d_m = 2,0 + 0,02 L,$$

2.2 dybgang ved forreste og agterste perpendikulærer skal svare til dem, der fremkommer ved den i stk. 2.1 angivne dybgang midtskibs ( $d_m$ ), i forbindelse med et trim agter, der ikke overstiger 0,015 L, og

2.3 i intet tilfælde må dybgangen ved agterste perpendikulær være mindre end nødvendigt for at få fuld nedsænkning af propelleren.

3 Ballastvand må ikke transporteres i lasttanke, medmindre:

3.1 skibsføreren i undtagelsestilfælde under særligt hårde vejrforhold mener, at det er nødvendigt at transportere ekstra ballastvand i lasttankene af hensyn til skibets sikkerhed.

3.2 i undtagelsestilfælde, hvor den særlige måde, hvorpå olietankskibet opereres, nødvendiggør transport af ballastvand ud over den mængde, der er angivet i stk. 2, under forudsætning af, at et sådant tilfælde falder ind under de af Organisationen fastsatte undtagelsestilfælde.

Sådant ekstra ballastvand skal behandles og udledes i overensstemmelse med regel 34. Bemærkning herom skal gøres i oliejournalen, del II, der henvises til i regel 36.

4 For så vidt angår råolietankskibe må den ekstra ballast, som er tilladt i medfør af stk. 3, kun føres i lasttanke, hvis disse er blevet rensed med råolie i overensstemmelse med regel 35 før afsejling fra en olielossehavn eller -terminal.

5 Uanset bestemmelserne i stk. 2 skal ballastkonditionen ved anvendelse af separate ballasttanke i olietankskibe med en længde mindre end 150 m opfylde de af Administrationen opstillede krav.

### **Råolietankskibe på 40.000 tons dødvægt og derover leveret den 1. juni 1982 eller tidligere**

6 I henhold til bestemmelserne i stk. 7 skal ethvert råolietankskib på 40.000 tons dødvægt og derover, leveret den 1. juni 1982 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.3, være forsynet med separate ballasttanke og skal opfylde kravene i stk. 2 og 3.

7 De i stk. 6 omtalte råolietankskibe kan, i stedet for at være forsynet med separate ballasttanke, operere med en lasttankrensning metode, hvorunder der bruges tankrensning med råolie i overensstemmelse med regel 33 og 35, medmindre råolietankskibet er beregnet til at føre råolie, som ikke egner sig til tankrensning.

### **Produkttankskibe på 40.000 tons dødvægt og derover leveret den 1. juni 1982 eller tidligere**

8 Ethvert produkttankskib på 40.000 tons dødvægt og derover, leveret den 1. juni 1982 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.3, skal være forsynet med separate ballasttanke og skal opfylde kravene i stk. 2 og 3, eller alternativt operere med tanke forbeholdt ren ballast i overensstemmelse med følgende bestemmelser:

**8.1** Produkttankskibet skal have tilstrækkelig kapacitet af tanke, der alene er forbeholdt føring af ren ballast som defineret i regel 1.17, til at opfylde kravene i stk. 2 og 3.

**8.2** Arrangementer og arbejds gange for tanke forbeholdt ren ballast skal opfylde de krav, der stilles af Administrationen. Sådanne krav skal indeholde mindst alle bestemmelserne i »Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks«, som blev vedtaget af den internationale konference om tankskibssikkerhed og forebyggelse af forurening, 1978, ved Resolution A. 495(XII).

**8.3** Produkttankskibet skal være udstyret med en olieindholds måler, som er godkendt af Administrationen på grundlag af specifikationer anbefalet af Organisationen, for at sikre kontrol med olieindholdet i det ballastvand der udtømmes.<sup>14)</sup>

**8.4** Ethvert produkttankskib, der opererer med tanke forbeholdt ren ballast, skal være forsynet med en betjeningshåndbog<sup>15)</sup> for tanke forbeholdt ren ballast, som udførligt gør rede for systemet og arbejdsgangen. Håndbogen skal opfylde de af Administrationen fastsatte krav og skal indeholde alle de oplysninger, der er specificerede i stk. 8.2 i denne regel. Hvis der foretages ændringer, der berører tanksystemet forbeholdt ren ballast, skal betjeningshåndbogen revideres tilsvarende.

### **Olietankskibe, der er anerkendt som et olietankskib med separate ballasttanke**

**9** Ethvert olietankskib, som ikke skal være udstyret med separate ballasttanke i overensstemmelse med stk. 1, 6 eller 8, kan dog anerkendes som et olietankskib med separate ballasttanke, forudsat, at det opfylder kravene i stk. 2 og 3, eller stk. 5, alt efter hvad der er relevant.

### **Olietankskibe leveret den 1. juni 1982 eller tidligere med specielle ballastarrangementer**

**10** For olietankskibe, der er leveret den 1. juni 1982 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.3, med specielle ballastarrangementer, gælder:

**10.1** Når et olietankskib, leveret den 1. juni 1982 eller tidligere som defineret i regel 1.28.3, er bygget eller drives på en sådan måde, at det uden at være nødt til at bruge ballastvand til alle tider opfylder de i stk. 2 anførte krav til dybgang og trim, skal det anses for at opfylde de i stk. 6 omhandlede krav vedrørende separate ballasttanke, forudsat at følgende betingelser alle er opfyldt:

**10.1.1** operationelle procedurer og ballastarrangementer er godkendt af Administrationen,

**10.1.2** der er opnået enighed mellem Administrationen og de pågældende konventionslande, når kravene til dybgang og trim opnås ved hjælp af en operationel metode, og

**10.1.3** det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening er forsynet med påtegning om, at olietankskibet opererer med særlige ballastarrangementer.

**10.2** I intet tilfælde må ballastvand føres i olietanke undtagen på de sjældent forekommende rejser, hvor vejrforholdene er så strenge, at det efter førerens mening tillige er nødvendigt at føre ekstra ballastvand i lasttanke af hensyn til skibets sikkerhed. Sådant ekstra ballastvand skal behandles og udtømmes i overensstemmelse med regel 34 og under iagttagelse af bestemmelserne i regel 29, 31 og 32, og oplysning herom skal indføres i den krævede oliejournal, der henvises til regel 36.

**10.3** En Administration, som har påtegnet et certifikat i overensstemmelse med stk. 10.1.3 i denne regel, skal tilstille Organisationens nærmere oplysninger herom til videre underretning for konventionslandene.

### **Olietankskibe på 70.000 tons dødvægt eller derover leveret efter den 31. december 1979**

**11** Olietankskibe på 70.000 tons dødvægt eller derover leveret efter 31. december 1979, som defineret i regel 1.28.2, skal forsynes med separate ballasttanke og skal være i overensstemmelse med stk. 2, 3 og 4 eller stk. 5, alt efter hvad der er relevant.

### Beskyttende placering af separate ballasttanke

**12** I ethvert råolietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover og i ethvert produkttankskib på 30.000 tons dødvægt og derover, leveret efter den 1. juni 1982, som defineret i regel 1.28.4, – med undtagelse af de tankskibe som opfylder kravene i regel 19 – skal de separate ballasttanke, der er nødvendige til opfyldelse af kapacitetskravene i stk. 2, og som er anbragt i lasttankafsnittet, være arrangeret i overensstemmelse med forskrifterne i stk. 13, 14 og 15, for at yde beskyttelse i en vis udstrækning mod olieudtømmning i tilfælde af grundstødning eller kollision.

**13** Separate ballasttanke og andre rum end olietanke i lasttankafsnittet ( $L_t$ ) skal arrangeres således, at følgende krav opfyldes:

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

hvor  $PA_c$  = sideklædningsarealet i kvadratmeter for hver separat ballasttank eller andet rum end olietank baseret på projicerede dimensioner på spant (moulded)

$PA_s$  = bundklædningsarealet i kvadratmeter for hver sådan tank eller rum baseret på projicerede dimensioner på spant (moulded)

$L_t$  = længden i meter mellem lasttankenes yderpunkter for og agter

$B$  = skibets største bredde i meter som defineret i regel 1.22

$D$  = sidehøjden i meter lodret fra kølens overkant til overkanten af fribordsdæksbjælken målt i borde midtskibs. I skibe med afrundede lønninger måles sidehøjden til skæringspunktet mellem dækkets og sideklædningens konstruktionslinjer, idet disse forlænges, som om lønningen var en ret vinkel

$J$  = 0,45 for olietankskibe på 20.000 tons dødvægt 0,30 for olietankskibe på 200.000 tons dødvægt og derover under forbehold af bestemmelserne i regel stk. 14 i denne regel.

For mellemliggende værdier af dødvægten bestemmes »J« ved lineær interpolation.

Når som helst de anførte symboler anvendes i denne regel, har de den betydning, der er defineret i dette stykke.

**14** For tankskibe på 200.000 tons dødvægt og derover kan værdien af  $J$  nedsættes som følger:

$$J_{\text{nedsat}} = \left( J - \left( a - \frac{O_c + O_s}{4 O_a} \right) \right) \text{ eller } 0,2, \text{ hvis denne er større}$$

hvor  $a$  = 0,25 for olietankskibe på 200.000 tons dødvægt

$a$  = 0,40 for olietankskibe på 300.000 tons dødvægt

$a$  = 0,50 for olietankskibe på 420.000 tons dødvægt og derover

For mellemliggende dødvægtsværdier bestemmes værdien af »a« ved lineær interpolation

$O_c$  = som defineret i regel 25.1.1

$O_s$  = som defineret i regel 25.1.2

$O_a$  = den tilladelige olieudstrømning som foreskrevet i regel 26.2.

**15** Ved bestemmelsen af »PA<sub>c</sub>« og »PA<sub>s</sub>« for tanke til adskilt ballast og andre rum end olietanke gælder følgende:

**15.1** mindstebredden af hver sidetank, som strækker sig i den fulde højde af skibssiden eller fra dækket til overkanten af dobbeltbunden må ikke være mindre end 2 meter. Bredden måles indenbords fra skibets side i en ret vinkel på centerlinjen. Hvor der er en mindre bredde, må sidetanken ikke tages i betragtning ved beregningen af det beskyttende areal »PA<sub>c</sub>«, og

**15.2** den mindste lodrette dybde af hver dobbeltbundtank skal være den mindste af værdierne B/15 eller 2 meter. Hvor der er en mindre dybde, må bundtanken ikke tages i betragtning ved beregningen af det beskyttende areal »PA<sub>s</sub>«.

Mindstebredden og mindstedybden af sidetanke og dobbeltbundtanke måles klar af kimingen og - for så vidt angår mindstebredden - klar af et eventuelt afrundet dækshjørne.

### **S Regel 19 Krav til dobbeltskrogede olietankskibe leveret den 6. juni 1996 eller senere<sup>16)</sup>**

**1** Denne regel gælder for olietankskibe på 600 tons dødvægt og derover leveret efter den 6. juli 1996 eller senere, som defineret i regel 1.28.6:

**2** Ethvert olietankskib på 5.000 tons dødvægt og derover skal:

**2.1** i stedet for reglerne 18.12 til 18.15, opfylde bestemmelserne i stk. 3 i denne regel, medmindre det er omfattet af bestemmelserne stk. 4 og 5, og

**2.2** opfylde bestemmelserne i regel 28.6, hvis det er omfattet.

**3** Hele lasttanklængden skal være beskyttet af ballasttanke eller af andre tanke end last- og brændselsolie-tanke som følger:

#### **3.1** Vingetanke

Vingetanke skal enten strække sig over skibets fulde sidehøjde eller fra toppen af bundtankene til øverste dæk, uanset om skibet er konstrueret med afrundet dækshjørne. De skal være arrangeret således, at lasttankene er placeret inden for sideklædningen i en afstand (moulded) intet sted mindre end afstanden  $w$ , målt i en ret vinkel på sideklædningen, som det er vist i figur 1, som specificeret nedenfor:

Den mindste af følgende to værdier:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20.000} \text{ meter, eller}$$

$$w = 2,0 \text{ meter}$$

Den mindste værdi for  $w = 1.0$  meter

#### **3.2** Dobbeltbundtanke

I ethvert tværskibssnit skal højden af hver dobbeltbundtank være således, at afstanden mellem bunden af lasttanken og bundpladen (moulded) målt i en ret vinkel på bundpladen, som vist i figur 1, ikke være mindre end afstanden  $h$ , som specificeret nedenfor:

Den mindste af følgende to værdier:



$h = B/15$  (meter) eller

$h = 2,0$  meter

Den mindste værdi for  $h = 1,0$  meter

### 3.3 Området ved kimingsrundingen eller områder hvor kimingsrundingen ikke er klart afgrænset

Når afstandene  $h$  og  $w$  er forskellige, skal afstanden  $w$  anvendes i højder, som overstiger  $1,5 h$  over basislinjen, som vist i figur 1.

### 3.4 Ballasttankenes samlede kapacitet

I råolietankskibe på 20.000 tons dødvægt og derover og i produkttankskibe på 30.000 tons dødvægt og derover skal den samlede ballastkapacitet i vingetanke, dobbelte bundtanke, for- og agterpeaktanke ikke være mindre end kapaciteten for tanke forbeholdt ren ballast, som foreskrevet i regel 18. Vingetanke og dobbelte bundtanke, der anvendes i forbindelse med opfyldelsen af bestemmelserne i regel 18, skal placeres så ensartet som praktisk muligt i hele lasttankenes længde. Yderligere tanke forbeholdt ren ballast, som anvendes for at mindske bøjningsbelastningen på langskibsafstivninger, trim, etc., må anbringes et hvilket som helst sted i skibet.

### 3.5 Sugebrønde i lasttanke

Sugebrønde i lasttanke må være nedsænket i dobbelt bundtanken under grænselinjen, som defineret som afstanden  $h$  forudsat, at sådanne brønde er så små som praktisk muligt og at afstanden mellem brøndens bund og bundpladen ikke er mindre end  $0,5 h$ .

### 3.6 Ballast- og lastolierør

Ballastrør og andre rør såsom pejle- og lufrør til ballasttanke må ikke føres igennem lasttanke. Lastolie-rør og lignende rør til lasttanke må ikke føres igennem ballasttanke. Undtagelser fra disse bestemmelser kan tillades for korte rørlængder, forudsat at rørene er fuldsvejste eller tilsvarende.

## 4 Det følgende gælder for dobbeltbundtanke:

**4.1** Dobbeltbundtanke, som foreskrevet i stk. 3.2, kan undværes, forudsat at olietankskibets konstruktion er således, at lastoliens søjle- og damptryk på skibets bundplade, som er eneste adskillelse mellem lasttankene og søen, ikke overstiger det ydre hydrostatiske vandtryk, udtrykt ved følgende formel:

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

hvor:

$h_c$  = lastoliens søjlehøjde over skibets bundplade

$\rho_c$  = lastoliens største vægtfylde i  $t/m^3$

$d_n$  = den mindste dybgang under enhver forventet lastekondition

$\rho_s$  = søvandets vægtfylde i  $t/m^3$

$p$  = maksimalt indstillet tryk over atmosfærisk tryk (manometertryk) på overtryksventil/vakuumentil til lasttanken udtrykt i pascal.

$f$  = sikkerhedsfaktor = 1,1

$g = \text{standardtyngdekraften } (9,81 \text{ m/s}^2)$

**4.2** Enhver vandret deling af lasttankene, med henblik på at opfylde ovennævnte krav, skal være indsat i en højde af mindst  $B/6$  eller 6 meter, hvad der måtte være mindst, men ikke mere end  $0,6 D$  over basislinjen hvor  $D$  er den målte dybde midtskibs.

**4.3** Vingetankene skal arrangeres, som defineret i stk. 3.1, med den undtagelse, at lasttankens afgrænsning under en højde på  $1,5 h$  over basislinjen, hvor  $h$  er defineret i stk. 3.2, kan gå lodret ned til bundpladen, som vist i figur 2.

**5** Andre former for tankskibskonstruktioner kan tillades som alternative til forskrifterne i stk. 3, forudsat at sådanne konstruktionsformer sikrer mindst det samme niveau af beskyttelse mod olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning, og at de principielt er godkendt af MEPC på baggrund af retningslinjer, som er udarbejdet af Organisationen.<sup>17)</sup>

**6** Olietankskibe på mindre end 5.000 tons dødvægt skal opfylde stk. 3 og 4, eller skal:

**6.1** mindst udstyres med dobbeltbundtanke af en højde  $h$ , som foreskrevet i stk. 3.2 som opfylder følgende:

$$h = B/15 \text{ (meter)}$$

Den mindste værdi af  $h = 0,76$  meter;

I området ved kimingsrundingen og områder uden en klart defineret kimingsrunding skal grænselinjen for lasttankene være parallel med den flade bunds midtskibslinje, som vist i figur 3.

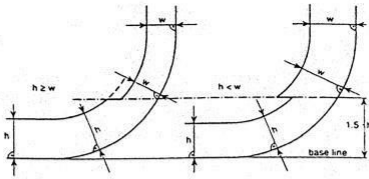
**6.2** være forsynet med lasttanke, der er således arrangeret, at kapaciteten ikke overstiger  $700 \text{ m}^3$  for hver tank, medmindre vingetankene er arrangeret i henhold til stk. 3.1 og opfylder følgende:

$$w = 0,4 + \frac{2,4 DW}{20.000} \text{ (meter)}$$

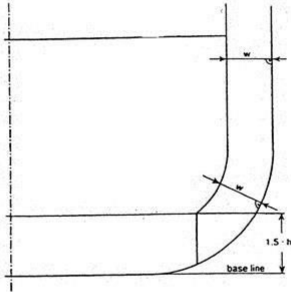
Den mindste værdi af  $w = 0,76$  meter

**7** Olie må ikke føres i nogen tank, som strækker sig foran et kollisionsskot, anbragt i henhold til forskrifterne i regel II-1/11 i den Internationale Konvention om Sikkerhed til Søs, 1974 med senere ændringer.<sup>18)</sup> Et olietankskib, hvor et kollisionsskot ikke er krævet i henhold til den nævnte regel, må ikke føre olie i nogen tank, som strækker sig foran det plan vinkelret på centerlinien, hvor kollisionsskottet skulle have været anbragt i henhold til den nævnte regel.

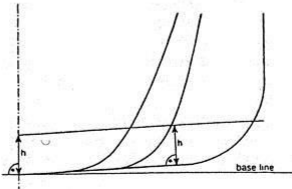
**8** I forbindelse med godkendelse af tankskibskonstruktioner i henhold til disse forskrifter skal Administrationerne tage behørigt hensyn til det samlede sikkerhedsaspekt, herunder behovet for vedligeholdelse og inspektion af vinge- og dobbeltbundtanke.



Figur 1 - Lasttankenes grænselinier jf. stk. 3



Figur 2 - Lasttankenes grænselinier jf. stk. 4



Figur 3 - Lasttankenes grænselinier jf. stk. 6

## S Regel 20 Krav til dobbeltkrogede olietankskibe leveret før den 6. juli 1996

1 Denne regel, med mindre andet er udtrykkeligt nævnt,

1.1 omfatter olietankskibe på 5.000 tons dødvægt og derover, som er leveret før den 6. juli 1996, som defineret i regel 1.28.5; og

1.2 omfatter ikke olietankskibe, som opfylder bestemmelserne i regel 19 og regel 28 i form af regel 28.6, som er leveret før den 6. juli 1996, som defineret i regel 1.28.5; og

1.3 omfatter ikke olietankskibe, som er omfattet af stk. 1.1, og som opfylder regel 19.3.1 og 19.3.2, eller regel 19.4, eller regel 19.5, bortset fra kravet til afstanden mellem lasttanke og skibssiden og mellem lasttanke og bundpladen. I sådanne tilfælde skal afstanden mod siden ikke være mindre end den afstand, der er nærmere angivet i den internationale kemikaliekode (IBC-koden) for type 2 tankarrangementer, ligesom afstanden mod bunden i centerlinjen skal opfylde bestemmelserne i regel 18.15.2.

2 I denne regel betyder

2.1 »Tung dieselolie« andre dieselolier end de destillater, hvor mere end 50 volumenprocent destilleres ved en temperatur, der ikke overstiger 340°C, i henhold til en prøvemethode, der accepteres af Organisationen;<sup>19)</sup>

2.2 »Brændselolie« tunge destillater eller destillatrester fra råolie eller blandinger af sådanne produkter, som er beregnet til varme- og kraftproduktion og er af en kvalitet, som svarer til de specifikationer, der accepteres af Organisationen.<sup>20)</sup>

3 I denne regel inddeles olietankskibe i følgende kategorier:

**3.1** »Kategori 1 olietankskib« er et olietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover, der medfører råolie, brændselsolie, tung dieselolie eller smøreolie som last, eller på 30.000 tons dødvægt og derover, der medfører andre olietyper end ovennævnte som last, som ikke opfylder kravene til olietankskibe leveret efter den 1. juni 1982, som defineret i regel 1.28.4;

**3.2** »Kategori 2 olietankskib« er et olietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover, der medfører råolie, brændselsolie, tung dieselolie eller smøreolie som last, eller på 30.000 tons dødvægt og derover, der medfører andre olietyper end ovennævnte som last, som opfylder kravene til olietankskibe leveret efter den 1. juni 1982, som defineret i regel 1.28.4;

**3.3** »Kategori 3 olietankskib« er et olietankskib på 5.000 tons dødvægt og derover, men under den dødvægt, som er specificeret i stk. 3.1 eller 3.2.

**4** Et olietankskib, som er omfattet af denne regel, skal opfylde kravene i regel 19.2 til 19.5, 19.7 og 19.8 og regel 28 i form af regel 28.6, senest den 5. april 2005 eller på årsdagen for skibets levering i det år, der er angivet i følgende tabel:

Olietankskibets kategori	Dato eller år
Kategori 1	2005, den 5/4, for skibe leveret 5/4 1982 eller tidligere
	2005 for skibe leveret efter 5/4 1982
Kategori 2 og Kategori 3	2005, den 5/4, for skibe leveret 5/4 1977 eller tidligere
	2005 for skibe leveret efter 5/4 1977, men før 1/1 1978
	2006 for skibe leveret i 1978 og 1979
	2007 for skibe leveret i 1980 og 1981
	2008 for skibe leveret i 1982
	2009 for skibe leveret i 1983
	2010 for skibe leveret i 1984 eller senere

**5** Uanset bestemmelserne i stk. 4 kan Administrationen give tilladelse til, at et kategori 2 eller kategori 3 olietankskib, der er bygget med kun dobbeltbund eller dobbelte sider, i hvilke der ikke transporteres olie, og som strækker sig i lastrummets fulde længde, eller med dobbeltskrog, i hvilket der ikke transporteres olie, og som strækker sig i lastrummets fulde længde, men som ikke opfylder betingelserne for at blive undtaget fra bestemmelserne i stk. 1.3, fortsat går i fart efter den i stk. 4 nærmere angivne dato, forudsat at:

**5.1** skibet var i fart den 1. juli 2001; og

**5.2** det er godtgjort over for Administrationen, at skibet opfylder ovennævnte krav;

**5.3** ovennævnte betingelser for skibet forbliver uændrede; og

**5.4** sådan fortsat fart ikke sker efter den dato, hvor skibet bliver 25 år beregnet fra dets leveringsdato.

**6** Et kategori 2 eller 3 olietankskib på 15 år eller derover regnet efter dets leveringsdato skal opfylde bestemmelser i tilstandsvurderingsordningen (CAS), som er vedtaget ved MEPC resolution 94(46) inklusive

de ændringer, som er vedtaget og sat i kraft i overensstemmelse med MARPOL-konventionens artikel 16 om ændringsprocedurer for ændringer i tillæg til bilaget.

7 Administrationen kan tillade, at et kategori 2 eller 3 olietankskib fortsat går i fart efter de i stk. 4 specificerede datoer forudsat, at tilstandsvurderingen (CAS) efter Administrationens mening viser et tilfredsstillende resultat og forudsat, at en sådan fart ikke sker efter årsdagen for skibets levering i 2015 eller efter skibets 25 års leveringsdato, alt efter hvad der er tidligst.

**8.1** Når Administrationen i en stat tillader et skib, der er berettiget til at sejle under dets flag, at anvende stk. 5 eller tillader, suspenderer, tilbagekalder eller afviser anvendelse af stk. 7, skal den straks herefter fremsende oplysning herom til Organisationen til videre underretning for konventionslandene.

**8.2** Konventionslandene er berettiget til at nægte adgang til havne eller offshore terminaler, der er under deres jurisdiktion., for olietankskibe, der sejler i overensstemmelse med bestemmelserne i

**8.2.1** stk. 5, efter årsdagen for skibets levering i 2015 eller

**8.2.2** stk. 7

I sådanne tilfælde skal det pågældende land fremsende oplysning herom til Organisationen til videre underretning for konventionslandene.

## **S Regel 21 Forebyggelse mod olieforurening fra tankskibe lastet med svær olie**

**1** Denne regel:

**1.1** omfatter olietankskibe med en dødvægt på 600 eller derover, som er lastet med svær olie uanset leveringsdatoen; og

**1.2** omfatter ikke olietankskibe, der er omfattet af stk. 1.1, som opfylder regel 19.3.1 og 19.3.2 eller regel 19.4, eller regel 19.5 med undtagelse af kravet til afstanden mellem lasttanke og skibssiden og mellem lasttanke og bundpladen. I sådanne tilfælde skal afstanden mod siden ikke være mindre end den afstand, der er nærmere angivet i den internationale kemikaliekode (IBC-koden) for type 2 tankarrangementer, ligesom afstanden mod bunden skal opfylde bestemmelserne i regel 18.15.2.

**2** I denne regel betyder »svær olie«:

**2.1** råolie med en massefylde på mere end 900 kg/m<sup>3</sup> ved 15 °C;

**2.2** brændselsolie, andet end råolie, som enten har en massefylde på mere end 900 kg/m<sup>3</sup> ved 15 °C eller en kinematisk viskositet på mere end 180 mm<sup>2</sup>/s ved 50 °C;

**2.3** Bitumen, tjære og emulsioner heraf.

**3** Olietankskibe, som er omfattet af denne regel, skal udover at opfylde bestemmelserne i stk. 4 til 8 også opfylde de relevante bestemmelser i regel 20.

**4** Olietankskibe, som er omfattet af denne regel, skal, idet der dog henvises til bestemmelserne i stk. 5, 6 og 7:

**4.1** hvis dødvægten er på 5.000 ton eller derover, senest den 5. april 2005 opfylde kravene i regel 19; eller

**4.2** hvis dødvægten er på 600 ton eller derover, men mindre end 5.000 ton, udstyres med dobbeltbundtanke i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 19.6.1 og vingetanke arrangeret i henhold til regel

19.3.1 samt i overensstemmelse med kravet til afstanden  $w$ , som nævnt i regel 19.6.2, senest fra årsdagen for skibets levering i 2008.

**5** For olietankskibe med en dødvægt på 5000 ton og derover lastet med svær olie, der er bygget med dobbeltbund eller dobbelte sider, som ikke anvendes til transport af olie, og som strækker sig i lastrummets fulde længde, eller med dobbeltskrog, som ikke anvendes til transport af olie, og som strækker sig i lastrummets fulde længde, men som ikke opfylder betingelserne for at blive undtaget fra bestemmelserne i stk. 1.2, kan Administrationen give sådanne skibe tilladelse til fortsat at gå i fart efter den i stk. 4 nærmere angivne dato, forudsat at:

**5.1** skibet var i fart den 4. december 2003;

**5.2** det er godtgjort over for Administrationen, at skibet opfylder ovennævnte krav;

**5.3** ovennævnte betingelser for skibet forbliver uændrede; og

**5.4** sådan fortsat fart ikke sker efter den dato, hvor skibet bliver 25 år beregnet fra dets leveringsdato.

**6.1** Administrationen kan tillade, at et olietankskib med en dødvægt på 5.000 tons eller derover lastet med råolie med en massefylde ved 15°C på mere end 900 kg/m<sup>3</sup> men mindre end 945 kg/m<sup>3</sup> fortsat går i fart efter den dato, som er specificeret i stk. 4.1, forudsat at tilstandsvurderingen (CAS), som der henvises til i regel 20.6, efter Administrationens mening viser et tilfredsstillende resultat under hensyntagen til skibets størrelse, alder, driftsområde og konstruktion og forudsat, at en sådan fart ikke sker efter skibets 25 års leveringsdato.

**6.2** Administrationen kan tillade, at et olietankskib med en dødvægt på 600 tons eller derover men mindre end 5.000 tons lastet med svær olie fortsat går i fart efter den dato, som er specificeret i stk. 4.2, forudsat at skibet efter Administrationens mening er egnet dertil under hensyn til skibets størrelse, alder, driftsområde og konstruktion og forudsat, at en sådan fart ikke sker efter skibets 25 års leveringsdato.

**7** Et olietankskib på 600 tons dødvægt eller derover, som er lastet med svær olie kan af Administrationen friholdes fra bestemmelserne i denne regel hvis olietankskibet:

**7.1** enten kun er i fart i et område, som hører under dets eget jurisdiktion, eller fungerer som et flydende lager for svær olie i et område, som hører under dets eget jurisdiktion, eller

**7.2** enten kun er i fart i et område, som hører under et andet konventionslands jurisdiktion eller fungerer som et flydende lager af svær olie i et område, som hører under et andet konventionslands jurisdiktion, forudsat at dette konventionsland, under hvis jurisdiktion olietankskibet er i drift, accepterer en sådanne drift.

**8.1** Når Administrationen i et konventionsland tillader, suspenderer, tilbagekalder eller afviser anvendelsen af regel stk. 5, 6 eller 7 på et skib under dets flag, skal den straks fremsende oplysninger herom til Organisationen til videre underretning for konventionslandene.

**8.2** Konventionslandene er i henhold til bestemmelserne i international lov berettiget til at nægte olietankskibe, som opererer i henhold til bestemmelserne i regel 21.5 eller 21.6, at anløbe havne eller offshore terminaler under deres jurisdiktion eller nægte overførslen af svær olie mellem skibe i områder under deres jurisdiktion, undtagen når det er nødvendigt for et skibs sikkerhed eller for at redde liv på søen. I sådanne tilfælde skal konventionslandet fremsende oplysninger herom til Organisationen til videre underretning for konventionslandene.

## S Regel 22 Beskyttelse af bund i pumperum

1 Denne regel gælder for olietankskibe på 5.000 tons dødvægt og derover bygget den 1. januar 2007 eller senere.

2 Pumperum skal forsynes med dobbeltbund, så der i ethvert tværsnit af dobbeltbundtanken er en afstand  $h$  mellem bunden af pumperummet og skibets basislinje, målt vinkelret på skibets basislinje, der ikke er mindre end:

$$h = B/15(m) \text{ eller}$$

$$h = 2 \text{ m, afhængig af hvilken der er mindst.}$$

Den mindste værdi af  $h = 1$  m.

3 I tilfælde hvor bundklædningen i pumperum er placeret over basislinjen med mindst den højde, som er påkrævet i stk. 2, vil der ikke være behov for dobbeltbund i pumperum.

4 Ballastpumper skal være indrettet således, at der sikres en effektiv sugning fra dobbeltbund tanke.

5 Uanset bestemmelserne i stk. 2 og 3 er dobbeltbund ikke påkrævet, hvor vandfyldning af pumperummet ikke resulterer i, at ballast- eller lastpumpesystemet ikke kan fungere.

## S Regel 23 Olieudstrømning ved ulykker

*(Olietankskibe leveret den 1. januar 2010 eller senere)*

1 Denne regel gælder for olietankskibe leveret den 1. januar 2010 eller senere, som defineret i regel 1.28.8.

2 I dette regel gælder:

2.1 »Lastelinie dybgang ( $d_s$ )« er den lodrette afstand målt i meter (moulded) fra basislinjen midtskibs til sommerlastelinjen. Beregninger, som anvender denne regel, baseres på dybgang  $d_s$  uanset at den fastsatte dybgang er større, som f.eks. den tropiske lastelinje.

2.2 »Vandlinje ( $d_B$ )« er den lodrette afstand målt i meter (moulded) fra basislinjen midtskibs til vandlinjen svarende til 30% af dybden  $D_S$ .

2.3 »Bredde ( $B_S$ )« er skibets største bredde målt i meter (moulded) ved eller under den dybeste lastelinje  $d_s$ .

2.4 »Bredde ( $B_B$ )« er skibets største bredde målt i meter (moulded) ved eller under vandlinjen  $d_B$ .

2.5 »Dybde ( $D_S$ )« er dybden målt i meter (moulded) midtskibs til det øverste dæk.

2.6 »længde ( $L$ )« og »dødvægt« ( $D_W$ )« er som defineret i henholdsvis regel 1.19 og 1.23.

3 For at beskytte mod olieforurening på forsvarlig vis i tilfælde af kollision eller stranding skal følgende opfyldes:

3.1 For olietankskibe på 5.000 tons dødvægt (DWT) og derover skal parameteren for den gennemsnitlige olieudstrømning opfylde:

$$O_M \leq 0,015 \text{ for } C \leq 200.000 \text{ m}^3$$

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

$$O_M \leq 0,012 \text{ for } C \geq 400.000 \text{ m}^3$$

For kombinationsskibe mellem 5.000 tons dødvægt (DWT) og en lasteevne på 200.000 m<sup>3</sup> kan den nedenfor angivne parameter for den gennemsnitlige olieudstrømning anvendes, forudsat at der er indsendt beregninger, som kan godkendes af Administrationen, der viser, at skibet, når der tages hensyn til dets forøgede konstruktionsmæssige styrke, har en olieudstrømning, der mindst svarer til et standard dobbeltkroget olietankskib på samme størrelse, hvor  $O_M \leq 0,015$ .

$$O_M \leq 0,021 \text{ for } C \leq 100.000 \text{ m}^3$$

$$O_M \leq 0,015 + (0,006/100.000) (200.000-C)$$

$$\text{for } 100.000 \text{ m}^3 < C < 200.000 \text{ m}^3$$

hvor

$O_M$  = parameter for den gennemsnitlige olieudstrømning

$C$  = samlede mængde lastolie i m<sup>3</sup> ved 98 % tankfyldning

**3.2** For olietankskibe på mindre end 5.000 tons dødvægt (DWT) må længden på hver lasttank ikke overskride 10 meter eller en af de følgende værdier, alt efter hvilken der er størst:

**3.2.1** hvor der ikke er langskibsskot i lasttankene:

$$(0,5 b_i/B + 0,1)L \text{ men ikke mere end } 0,2 L$$

**3.2.2** hvor der findes et centerskot i lasttankene:

$$(0,25 b_i/B + 0,15)L$$

**3.2.3** hvor der er to eller flere langskibsskoter i lasttankene:

**3.2.3.1** for sidetanke: 0,2 L

**3.2.3.2** for centertanke:

**3.2.3.2.1** hvis  $b_i/B \geq 0,2$ )L: 0,2 L

**3.2.3.2.2** hvis  $b_i/B < 0,2$ )L:

– hvor der ikke er et centerskot:

$$(0,5 b_i/B + 0,1)L$$

– hvor der er et centerskot:

$$(0,25 b_i/B + 0,15)L$$

**3.2.4**  $b_i$  er den mindste afstand fra skibssiden til tankens ydre langskibsskot, målt fra skibssiden vinkelret på centerlinjen i en højde, svarende til det tildelte sommerfribord.



**4** Følgende generelle antagelser gælder ved udregning af parameteren for den gennemsnitlige olieudstrømning:

**4.1** Lastafsnittet strækker sig mellem den forreste og agterste grænse af alle tanke indrettet til olietransport, herunder sloptanke.

**4.2** Ved lasttanke i denne regel forstås alle lasttanke, sloptanke og brændselsolietanke, som findes inden for lastafsnittet.

**4.3** Skibe antages at være lastet til lastelinjens dybgang ds uden styrlastighed eller krængning.

**4.4** Alle olielasttanke skal antages at være lastet til 98 % af rumfanget for deres lasteevne. Lastoliens nominelle massefylde ( $\rho_n$ ) skal beregnes som:

$$(\rho_n) = 1000 (DWT)/C(\text{kg/m}^3)$$

**4.5** Til brug ved beregningen af olieudstrømning skal fyldbarheden i hvert rum inden for lastafsnittet, herunder lasttanke, ballasttanke og andre rum, hvor der ikke opbevares olie, være 0,99, med mindre andet er godkendt.

**4.6** Sugebrønde kan undlades i forbindelse med bestemmelse af tankplacering, forudsat at sugebrøndene er så små som praktisk muligt, og at afstanden mellem bunden af brønden og bundens yderklædning ikke er mindre end 0,5 h, hvor h er højden, defineret i regel 19.3.2.

**5** De følgende bestemmelser gælder, når parametrene for olieudstrømning kombineres:

**5.1** Parameteret for den gennemsnitlige olieudstrømning skal beregnes selvstændigt for sideskade og for bundskade, og derefter kombineres til en dimensionsløs parameter for olieudstrømning  $O_M$  som følger:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C$$

hvor:

$O_{MS}$  = gennemsnitlig udstrømning af olie ved sideskade i  $\text{m}^3$ , og

$O_{MB}$  = gennemsnitlig udstrømning af olie ved bundskade i  $\text{m}^3$ .

**5.2** For bundskader skal der foretages selvstændige beregninger for den gennemsnitlige udstrømning af olie for tidevandsforhold på 0 m og på minus 2,5 m, der skal kombineres således:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2.5)}$$

hvor:

$O_{MB(0)}$  = gennemsnitlig udstrømning af olie for 0 m tidevandsforhold, og

$O_{MB(2.5)}$  = gennemsnitlig udstrømning af olie for minus 2,5 m tidevandsforhold, i  $\text{m}^3$ .

**6** Den gennemsnitlige udstrømning af olie ved skade i siden,  $O_{MS}$ , beregnes som følger:

$$O_{MS} = C_3 \sum_i^n P_{s(i)} O_{s(i)} \quad (\text{m}^3)$$

hvor:

i = den lasttank, der tages med i betragtning;

$n$  = det samlede antal lasttanke;

$P_{s(i)}$  = sandsynligheden for brud på lasttank (i) ved skade i siden, beregnet efter regel 23.8.1;

$O_{s(i)}$  = udstrømningen i  $m^3$  efter skade i siden for lasttank (i), som antages at være den samlede massefyldte i lasttank (i) ved 98 % fyldning, med mindre det ved anvendelse af retningslinjerne, som henvist til i regel 19.5, er bevist, at enhver væsentlig lastvolumen vil forblive i tanken.

$C_3 = 0,77$  for skibe med to langskibsskotter i lasttankene, forudsat at disse skotter strækker sig over hele lastafsnittet og, at  $P_{s(i)}$  er beregnet i overensstemmelse med denne regel.  $C_3$  er 1,0 for alle andre skibe, samt i de tilfælde hvor  $P_{s(i)}$  er beregnet i overensstemmelse med stk. 10.

7 Den gennemsnitlige udstrømning ved bundskade skal beregnes for hvert tidevandsforhold som følger:

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

$i$  = den lasttank, der tages med i betragtning;

$n$  = det samlede antal lasttanke

$P_{B(i)}$  = sandsynligheden for brud på lasttank (i) ved bundskade, beregnet efter stk. 9.1;

$O_{B(i)}$  = udstrømningen i  $m^3$  fra lasttank (i), beregnet i overensstemmelse med stk. 7.3.

$C_{DB(i)}$  = faktor til brug for redegørelse for olieerobring som defineret i 23.7.4.

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

hvor:

$i$ ,  $n$ ,  $P_{B(i)}$  og  $C_{DB(i)}$  er som defineret i stk. 7.1;

$O_{B(i)}$  = udstrømningen i  $m^3$  fra lasttank (i), efter tidevandsskift.

**7.3** Olieudstrømningen  $O_{B(i)}$  for hver lastolietank skal beregnes på baggrund af principperne om trykbalance i overensstemmelse med følgende antagelser:

**7.3.1** skibet skal betragtes som strandet, uden trim eller krængning og med en dybgang før tidevandsskiftet, som er lig med lastelinjedybgangen  $d_s$ .

**7.3.2** Lastniveauet efter skade skal beregnes som følger:

$$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l) (\rho_s) - (1000 p) / g\} / \rho$$

hvor:

$h_c$  = højde af lastolie over  $Z_l$  i meter;

$t_c$  = tidevandsskift i meter. Formindskelse af tidevand skal udtrykkes med negative værdier;

$Z_l$  = højden på det laveste punkt i lasttanken over basislinien i meter;

$\rho_s$  = vandets massefylde beregnes som 1,025  $kg/m^3$ ;

$p$  = hvis et inertgassystem er installeret, skal det normale overtryk målt i kPa ikke være mindre end 5 kPa; hvis der ikke er installeret et inertgassystem, kan overtrykket sættes til 0.

$g$  = tyngdeaccelerationen beregnes som  $9,81 \text{ m/s}^2$

$\rho_n$  = lastoliens nominelle massefylde, beregnet i overensstemmelse med stk. 4.4.

**7.3.3** Med mindre andet er godkendt, skal olieudstrømningen  $O_{B(i)}$  for lasttanke, som er begrænset af bundklædningen, ansættes til mindst 1 % af den samlede lastvolumen af tanken (i), for at tage højde for tab, forårsaget af strøm og bølger.

**7.4** Ved bundskade kan en del af udstrømningen fra en lasttank strømme over i en tank, der ikke er beregnet til olie. Denne effekt er tilnærmet beregnet ved faktoren  $C_{DB(i)}$  for hver tank, som følger:

$C_{DB(i)} = 0,6$  for lasttanke, begrænset fra neden af rum der ikke er beregnet til opbevaring af olie.

$C_{DB(i)} = 1,0$  for lasttanke, som er begrænset af bund klædningen.

**8** Sandsynligheden  $P_s$  for brud til et rum ved sideskade skal beregnes som følger:

**8.1**  $P_S = P_{SL} P_{SV} P_{ST}$

hvor:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} P_{Sa}$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig langskibs ind i området begrænset af  $X_a$  og  $X_f$ ;

$P_{SV} = 1 - P_{Su} P_{Sl}$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig lodret ind i området begrænset af  $Z_l$  og  $Z_u$ ; og

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig tværskibs over grænsen defineret af  $y$ .

**8.2**  $P_{Sa}$ ,  $P_{Sf}$ ,  $P_{Sl}$ ,  $P_{Su}$  og  $P_{Sy}$  skal fastsættes efter lineær interpolation fra sandsynlighedstabellen for skade i siden i stk. 8.3 hvor:

$P_{Sa}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig agter for placering  $X_a/L$ ;

$P_{Sf}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig foran placering  $X_f/L$ ;

$P_{Sl}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig under tanken;

$P_{Su}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig over tanken;

$P_{Sy}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig udenbords for tanken;

Rumopdelinger  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Z_l$ ,  $Z_u$  og  $y$  beregnes som følger:

$X_a$  = Afstanden langskibs fra det agterste punkt af  $L$  til det agterste punkt i det pågældende rum målt i meter;

$X_f$  = Afstanden langskibs fra det agterste punkt af  $L$  til det forreste punkt i det pågældende rum målt i meter;

$Z_l$  = Afstanden lodret fra basislinjen (moulded) til det laveste punkt i det pågældende rum målt i meter;

$Z_u$  = Afstanden lodret fra basislinjen (moulded) til det højeste punkt i det pågældende rum målt i meter.  $Z_u$  må ikke være større end  $D_s$ ; og

$y$  = Den mindste horisontale afstand målt retvinklet på centerlinjen mellem de pågældende rum til sideklædningen målt i meter.<sup>21)</sup>

### 8.3 Sandsynlighedstabel for sideskade

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_l/D_s$	$P_{Sl}$	$Z_u/D_s$	$P_{Su}$
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

$P_{Sy}$  skal beregnes som følger:

$$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) \text{ for } y/B_s \leq 0,05$$

$$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4(y/B_s - 0,05)\}(y/B_s - 0,05) \text{ for } 0,05 < y/B_s < 0,1$$

$$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) \text{ for } y/B_s \geq 0,1$$

$P_{Sy}$  må ikke være større end 1.

**9 Sandsynligheden  $P_B$  for brud til et rum ved bundskade skal beregnes som følger:**

$$9.1 P_B = P_{BL} P_{BT} P_{BV}$$

hvor:

$P_{BL} = 1 - P_{Bf} P_{Ba}$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig langskibs ind i området begrænset af  $X_a$  og  $X_f$ ;

$P_{BT} = 1 - P_{Bu} P_{Bs}$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig tværskibs ind i området begrænset af  $Y_p$  og  $Y_s$ ; og

$P_{BV} = 1 - P_{Bz}$  = sandsynligheden for, at skaden vil strække sig lodret over grænsen defineret af  $z$ .

**9.2  $P_{Ba}$ ,  $P_{Bf}$ ,  $P_{Bp}$ ,  $P_{Bs}$  og  $P_{Bz}$  skal fastsættes efter lineær interpolation fra sandsynlighedstabellen for bundskade i stk. 9.3 hvor:**

$P_{Ba}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig agter for placering  $X_a/L$ ;

$P_{Bf}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig foran placering  $X_f/L$ ;

$P_{Bp}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig bagbord for tanken;

$P_{Bs}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig styrbord for tanken;

$P_{Bz}$  = sandsynligheden for at skaden vil være fuldstændig under tanken;

Rumopdelinger  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Y_p$ ,  $Y_s$  og  $z$  beregnes som følger:

$X_a$  og  $X_f$  er som defineret i stk. 8.2;

$Y_p$  = Den tværgående afstand fra punktet mest bagbord i rummet placeret ved eller under vandlinjen  $d_B$ , til et lodret plan placeret  $B_B/2$  styrbord for skibets centerlinje målt i meter;

$Y_s$  = Den tværgående afstand fra punktet mest styrbord i rummet placeret ved eller under vandlinjen  $d_B$ , til et lodret plan placeret  $B_B/2$  styrbord for skibets centerlinje målt i meter; og

$z$  = Den mindste værdi af  $z$ , hvor  $z$  er den lodrette afstand fra det laveste punkt af bundklædningen til det laveste punkt i rummet ved enhver given placering i rummet, målt i meter.

**9.3 Sandsynlighedstabel for bundskade**

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_p/B_B$	$P_{Bp}$	$Y_s/B_B$	$P_{Bs}$
---------	----------	---------	----------	-----------	----------	-----------	----------

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

$P_{Bz}$  skal beregnes som følger:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \text{ for } z/D_s \leq 0,1$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1.1 (z/D_s - 0,1) \text{ for } z/D_s > 0,1$$

$P_{Bz}$  må ikke være større end 1.

**10** Denne regel anvender en forenklet probabilistisk tilgang, hvor bidragene til den gennemsnitlige udstømning af olie fra hver lasttank lægges sammen. Mere nøjagtige beregninger kan udføres for visse

konstruktionstyper, som er karakteriseret af trin og forsænkninger i skotter eller på dæk, og typer med skrå skotter eller en markant krumme skrogflader. I sådanne tilfælde kan en af de følgende beregningsprocedurer anvendes:

**10.1** Sandsynlighederne i stk. 8 og 9 ovenfor kan beregnes med større præcision ved at anvende hypotetisk underinddeling af rum.<sup>22)</sup>

**10.2** Sandsynligheder i stk. 8 og 9 ovenfor kan beregnes ved direkte anvendelse af sandsynligheder for de funktioner for massefylde, som er indeholdt i retningslinjerne henvist til i regel 19.5.

**10.3** Udstrømning af olie kan bedømmes i overensstemmelse med metoden, som er beskrevet i retningslinjerne henvist til i regel 19.5.

**11** De følgende bestemmelser vedrørende rørsystemer skal opfyldes:

**11.1** Rør, der løber igennem lasttanke i en afstand fra skibets side mindre end  $0.30 B_s$  eller i en afstand fra skibets bund mindre end  $0.30 D_s$ , skal være udstyret med ventiler eller lignende lukkemekanismer ved det punkt, hvor de går ind i en lasttank. Disse ventiler skal holde lukkede på havet når tankene indeholder olie med undtagelse af lastoverførsel ved essentielle lastoperationer.

**11.2** Såfremt olieudstrømning reduceres ved at benytte lastoverførselssystemer eller andre systemer, der kan mindske udstrømning af olie i tilfælde af uheld, kan først tages med i betragtning efter at effektiviteten og sikkerhedsaspekterne ved systemet er godkendt af Organisationen. Fremsendelse for godkendelse skal ske i henhold til bestemmelserne henvist til i regel 19.5.

## S Regel 24 Havariantagelser

**1** Til brug ved beregningen af den hypotetiske udstrømning af olie fra olietankskibe i overensstemmelse med regel 25 og 26, antages de tre dimensioner af en skades omfang på skibets sider og bund som angivet nedenfor. For så vidt angår skader på bund anføres to betingelser, som skal anvendes særskilt på de anførte sektioner af olietankskibet.

### 1.1 Skader på skibssiden:

1) Langskibs udstrækning ( $l_s$ ):	den mindste af følgende to værdier: $\frac{1}{3}L_s^{\frac{2}{3}}$ eller 14,5 meter
2) Tværskibs udstrækning ( $t_s$ ) (indfører fra skibssiden vinkelret på centerlinjen i den højde, der svarer til det tildelte sommerfriboard):	den mindste af følgende to værdier: $\frac{B}{5}$ eller 11,5 meter
3) Lodret udstrækning ( $v_s$ ):	fra basislinjen opeller uden begrænsning

### 1.2 Skader på skibets bund:

Indtil $0.3 L_s$ fra skibets forreste perpendicularer	Enhver anden del af skibet
1) Langskibs udstrækning: $(l_b): \frac{L}{10}$	Den mindste af følgende to værdier: $\frac{L}{10}$ eller 5 meter
2) Tværskibs udstrækning ( $t_b$ ): Den mindste af følgende værdier: $\frac{B}{6}$ eller 10 meter dog ikke under 5 meter	5 meter
3) Lodret udstrækning fra basislinjen ( $v_b$ ): Den mindste af følgende to værdier: $\frac{B}{15}$ eller 6 meter	Den mindste af følgende to værdier: $\frac{B}{15}$ eller 6 meter

2 Hvor der i dette bilag forekommer symboler, der er anført i denne regel, har de den betydning, der er definerede her.

## S Regel 25 Hypotetisk udstrømning af olie

*Olietankskibe leveret før den 1. januar 2010*

1 Den hypotetiske udstrømning af olie i tilfælde af skade på skibssiden ( $O_c$ ) og skade på skibsbunden ( $O_s$ ) skal beregnes efter følgende formler, for så vidt angår rum med lækage, forårsaget af skader, på alle tænkelige steder i hele skibets længde i det omfang, som er defineret i regel 24.

1.1 for skader på skibssiden:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

1.2 for skader på skibsbunden:

$$O_s = \frac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

hvor:

$W_i$  = rumfanget i  $m^3$  af en sidetank, som antages at være beskadiget ved havari som nærmere angivet i regel 24;  $W_i$  kan for tank til adskilt ballast sættes lig nul.

$C_i$  = rumfanget i  $m^3$  af en centertank, der antages at være beskadiget ved havari som nærmere angivet i regel 24;  $C_i$  kan for en tank til adskilt ballast sættes lig nul.

$$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c} \quad \text{Såfremt } b_i \geq t_c \text{ sættes } K_i = 0$$

$$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s} \quad \text{Såfremt } h_i \geq v_s \text{ sættes } Z_i = 0$$

$b_i$  = bredden i meter af pågældende sidetanke, målt indefter fra skibssiden vinkelret på centerlinjen i den højde, der svarer til det tildelte sommerfribord.

$h_i$  = mindste dybde i meter af den pågældende dobbeltbund; hvor der ikke findes dobbeltbund, sættes  $h_i$  lig nul.

Når de i dette stykke anførte symboler forekommer i dette afsnit, har de den i denne regel definerede betydning.

2 Hvis et tomrum eller separat ballasttank af en længde mindre end  $l_c$  som defineret i regel 24 er anbragt mellem sideolietanke, kan  $O_c$  i formel (I) beregnes på grundlag af rumfang  $W_i$ , som er det faktiske rumfang af en af disse tanke (hvor de har lige stort rumfang) eller (hvis de har forskelligt rumfang) af den mindste af de to tanke, der støder op til et sådant rum, multipliceret med  $S_i$  som defineret nedenfor, idet man for alle andre sidetanke, der er berørt af en sådan kollision, tager værdien af det faktiske fulde omfang:

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_c}$$

hvor  $l_i$  = længde i meter af det pågældende tomrum eller separat ballasttank.

3.1 Begunstigelse må kun gives for dobbeltbundtanke, som enten er tomme eller fører rent vand, når der føres ladning i de ovenover liggende tanke.

3.2 Såfremt dobbeltbunden ikke strækker sig i den fulde længde og bredde af den pågældende tank, betragtes dobbeltbunden som ikke-eksisterende, og rumfanget af tankene over den havarerede del af



bunden skal medtages i formel (II), selv om tanken ikke anses for at være gennembrudt, fordi der er indbygget en sådan partiel dobbeltbund.

**3.3** Der kan ses bort fra sugebrønde ved bestemmelse af værdien  $h_i$ , forudsat at sådanne brønde areal ikke er usædvanlig stort, og forudsat at de kun stikker et minimalt stykke under tanken og i intet tilfælde mere end halvdelen af dobbeltbundens højde. Hvis en sådan brønds dybde overstiger halvdelen af dobbeltbundens højde, skal  $h_i$  sættes lig med dobbeltbundens højde minus brøndhøjden.

Rørledninger, der betjener sådanne brønde, skal, hvis de er installeret inden i dobbeltbunden, være forsynet med ventiler til andre lukkeanordninger, der er anbragt på forbindelsesstedet til den tank, der betjenes, for at forhindre udstrømning af olie i tilfælde af havari på rørsystemet. Sådanne rørledninger skal installeres så højt som muligt over bundklædningen. Disse ventiler skal, når skibet er i søen, altid holdes lukket, når tanken indeholder olieladning, bortset fra at de kun må åbnes for flytning af ladning, når det måtte være nødvendigt for at trimme skibet.

**4** I tilfælde, hvor havari på bunden samtidig omfatter fire centertanke, kan værdien af  $O_s$  beregnes efter formlen:

$$O_s = \frac{1}{4}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (\text{III})$$

**5** Som et middel til at begrænse udstrømning af olie i tilfælde af skade på bunden kan en administration give begunstigeelse for et indbygget system til flytning af ladning, der har et højt beliggende nødsugested i hver olietank, og som kan flytte last fra en læk tank eller lække tanke til separate ballasttanke eller til disponible lasttanke, hvis det kan godtgøres, at sådanne tanke har tilstrækkelig ullage. Begunstigeelse for et sådant system vil være afhængig af, om systemet i løbet af to timer kan flytte en oliemængde lig med halvdelen af den største af de pågældende lække tanke og af, at der er tilsvarende modtagekapacitet til rådighed i ballast- eller lasttanke. Begunstigeelsen skal være begrænset til at tillade, at  $O_s$  beregnes efter formel (III). Rørene til sådanne sugesteder skal være installeret mindst i en højde, der ikke er mindre end den lodrette udstrækning af bundskaden vs. Administrationen skal forsyne Organisationen med oplysninger angående de systemer, den har godkendt, således at Organisationen kan underrette andre konventionslande.

**6** Denne regel gælder ikke for olietankskibe leveret den 1. januar 2010 eller derefter, som defineret i regel 1.28.8.

## **S Regel 26 Begrænsning af størrelse og arrangement af lasttanke**

*Olietankskibe leveret før den 1. januar 2010*

**1** Bortset fra hvad der er fastsat i stk. 7, skal bestemmelserne i denne regel opfyldes for:

**1.1** ethvert olietankskibe med en bruttotonnage på 150 eller derover leveret efter den 31. december 1979, som defineret i regel 1.28.2, og

**1.2** ethvert olietankskib med en bruttotonnage på 150 og derover leveret den 31. december 1979 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.1, som hører ind under en af følgende to kategorier:

**1.2.1** et skib, som er afleveret efter den 1. januar 1977, eller

**1.2.2** et skib, hvor begge følgende betingelser gælder:

**1.2.2.1** afleveret før end den 1. januar 1977, og

**1.2.2.2** byggektrakt er oprettet efter den 1. januar 1974, eller i tilfælde, hvor byggektrakt ikke foreligger, kolen er lagt eller skibet befinder sig p et tilsvarende konstruktionsstadium efter den 30. juni 1974.

**2** Lasttanke i olietankskibe skal v re af en s adan st rrelse og skal v re s alledes arrangeret, at den hypotetiske udst r mning  $O_c$  eller  $O_s$ , beregnet i overensstemmelse med forskrifterne i regel 25, intet sted i skibets l ngde overstiger den st rste af f l gende to v rdi er:

$30.000 \text{ m}^3$  eller  $400 \sqrt[3]{DW}$ , dog h o jst  $40.000 \text{ m}^3$ .

**3** Rumfanget af hver vingetank til olielast i et olietankskib m ikke overstige 75 % af gr nserne for den hypotetiske olieudstr mning, som er omtalt i stk. 2. Rumfanget af enhver centertank til olielast m ikke overstige  $50.000 \text{ m}^3$ . I olietankskibe med separat ballast, som defineret i regel 18, kan det tilladte rumfang af en vingetank til olielast, som er anbragt mellem to separate ballasttanke, der hver er over  $1_c$  i l ngde, dog for o ges til den maksimale gr nse for hypotetisk olieudstr mning, forudsat at bredden af vingetanken overstiger  $t_c$ .

**4** L ngden af hver lasttank m ikke overstige 10 meter eller f l gende v rdi er, alt efter hvilken der m tte v re st rst:

**4.1** hvor der ikke findes noget langskibsskot i lasttanken:

$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$ , som ikke m overstige  $0,2L$

**4.2** hvor et langskibsskot forefindes i centerplanet i lasttankene:

$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$

**4.3** hvor to eller flere langskibsskotter forefindes i lasttankene:

**4.3.1** for lastvingetanke:  $0,2 L$

**4.3.2** for centerlasttanke:

**4.3.2.1** hvis

$\frac{b_i}{B} \geq \frac{1}{5}$ :  $0,2 L$

**4.3.2.2** hvis

$\frac{b_i}{B} < \frac{1}{5}$ :

– hvor ingen langskibs centerskot er anbragt:

$(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1)L$

– hvor et langskibs centerskot er anbragt:

$(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,15)L$

**4.4**  $b_i$  er den mindste afstand fra skibssiden til det ydre langskibsskot i den p gældende tank m lt indad i en ret vinkel p centerlinjen i en h o jde, som svarer til det fastsatte sommerfribord.

**5** For ikke at overskride de rumfangsgr nser, der er fastsat i stk. 2, 3 og 4, og uanset hvilken godkendt type laste- og lossesystem, som er installeret, skal der, n r et s dant system forbinder to eller flere tanke, findes ventiler eller andre lignende lukkeanordninger til adskillelse af tankene fra hinanden. Disse ventiler eller anordninger skal v re lukkede, n r tankskibet er i s en.

**6** R rledninger, der l ber gennem lasttanke mindre end  $t_c$  fra skibssiden eller mindre end  $v_c$  fra skibsbunden, skal v re forsynet med ventiler eller lignende lukkemidler p det sted, hvor de g r ind i en

lasttank. Disse ventiler skal holdes lukket, når skibet er i søen, og tankene indeholder olielast, dog således at de må åbnes for sådan flytning af last, som er nødvendig for at trimme skibet.

7 Denne regel gælder ikke for olietankskibe leveret den 1. januar 2010 eller derefter, som defineret i regel 1.28.8.

## **S Regel 27 Intakt stabilitet**

1 Ethvert olietankskibe på 5000 tons dødvægt leveret den 1. februar 2002 eller senere, som defineret i regel 1.28.7, skal alt efter omstændighederne opfylde bestemmelserne for intakt stabilitet, som er anført i stk. 1.1 og 1.2, under enhver dybgang med de værst tænkelige last- og ballastkonditioner i overensstemmelse med god operationel praksis inklusive interne flytninger af væsker. Under alle konditionerne skal ballasttankene formodes at være slække.

1.1 I havn må den begyndende metacenterhøjde  $GM_0$  ikke være mindre end 0,15 m, når der er korrigeret for frie overflader ved en krængning på  $0^\circ$ ,

1.2 til søs skal følgende kriterier følges:

1.2.1 Arealet under kurven for stabilitetsarmen (GZ kurven) må ikke være mindre end 0,055 radianmeter op til en krængningsvinkel  $\theta = 30^\circ$  og ikke mindre end 0,09 radianmeter op til en krængningsvinkel  $\theta = 40^\circ$  eller en anden krængningsvinkel  $\theta_f^{23)}$  som medfører vandfyldning, hvis denne vinkel er mindre end  $40^\circ$ . Endvidere må arealet under kurven for stabilitetsarmen (GZ kurven) mellem krængningsvinklerne  $30^\circ$  og  $40^\circ$  eller mellem  $30^\circ$  og  $\theta_f$  ikke være mindre end 0,03 radianmeter, hvis krængningsvinklen er mindre end  $40^\circ$ ,

1.2.2 stabilitetsarmen GZ skal være mindst 0,20 m ved en krængningsvinkel, der er lig med eller større end  $30^\circ$ ,

1.2.3 den maksimale stabilitetsarm skal forekomme ved en foretrukken krængningsvinkel på  $30^\circ$  men ikke mindre end  $25^\circ$ , og

1.2.4 den begyndende metacenterhøjde  $GM_0$  må ikke være mindre end 0,15 m, når der er korrigeret for frie overflader ved en krængning på  $0^\circ$ .

2 Kravene i stk. 1 skal opfyldes ad konstruktionsmæssig vej. For kombinationsskibe er enkle, supplerende operationelle procedurer tilladt.

3 Enkle, supplerende operationelle procedurer for flytning af flydende last, som der er refereret til under stk. 2, skal være nedskrevne procedurer til anvendelse for skibsføreren, og som

3.1 er godkendt af Administrationen,

3.2 angiver de last- og ballasttanke, som kan være slække og stadig opfylde stabilitetskriterierne under enhver kondition med flytning af flydende last, idet der tages hensyn til lastens vægtfylde. De slække tanke kan skifte under lastens flytning og kombineres på enhver måde forudsat stabilitetskriterierne er opfyldt,

3.3 vil være let forståelige for den officer, som er ansvarlig for flytning af flydende last,

3.4 angiver planlagte arbejdsgange for flytning af flydende last og ballast,

3.5 giver et sammenligningsgrundlag for den aktuelle og krævede stabilitet ved at vise stabilitetskriterierne grafisk eller i tabelform,

3.6 ikke kræver omfattende matematiske udregninger fra den ansvarlige officers side,

3.7 angiver de korrekte indgreb, som skal tages af den ansvarlige officer i tilfælde af afvigelser fra de anbefalede værdier og i tilfælde af en nødsituation, og

3.8 er anbragt på et iøjnefaldende sted i den godkendte trim- og stabilitetsbog og i kontrolrummet, hvor last- og ballastoperationer udføres, samt i ethvert computerprogram, hvor stabilitetsberegningerne udføres.

## S Regel 28 Vandtæt inddeling og lækstabilitet

1 Ethvert olietankskib leveret efter den 31. december 1979, som defineret i regel 1.28.2, med en brutto tonnage på 150 eller derover skal opfylde de i stk. 3 anførte kriterier for vandtæt inddeling og lækstabilitet med den i stk. 2 tænkte skade på side eller bund, for enhver dybgang der forekommer, når skibet er helt eller delvist lastet i en kondition, der er i overensstemmelse med skibets trim og styrke og med ladningens vægtfylde. Sådant skade skal anvendes på alle tænkelige steder i hele skibets længde som følger:

1.1 i tankskibe på over 225 meters længde, på et hvilket som helst sted i skibets længde,

1.2 i tankskibe på over 150 meter, men ikke over 225 meters længde, overalt i skibets længde med undtagelse af de skotter, der afgrænser et maskinrum, som er anbragt agter. Maskinrummet skal betragtes som et enkelt, fyldbart rum,

1.3 i tankskibe på ikke over 150 meters længde, på et hvilket som helst sted i skibets længde mellem to på hinanden følgende tværskibsskotter, bortset fra maskinrummet. For tankskibe med en længde på 100 meter eller derunder, hvor alle kravene i regel 28. 3 ikke kan opfyldes uden at forringe skibets driftsmæssige egenskaber væsentligt, kan administrationerne tillade lempelser i disse krav.

Tankskibe i ballast, som ikke medfører olie i lasttanke bortset fra olierester, skal ikke tages i betragtning.

2 Følgende bestemmelser vedrørende omfanget og arten af den tænkte skade finder anvendelse på:

### 2.1 Skader på skibssiden

1 Langskibs udstrækning	den mindste af følgende to værdier: $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ eller 14,5 meter
2 Tværskibs udstrækning (indvendigt mål fra skibssiden, vinkelret på centerlinjen i niveau med sommerlastelinjen)	den mindste af følgende to værdier $\frac{B}{5}$ eller 11,5 meter
3 Lodret udstrækning	fra basislinjen opad uden begrænsning

### 2.2 Skader på skibets bund:

Indtil 0,3 L fra skibets forreste perpendicular	I enhver anden del af skibet
.1 Langskibs udstrækning:	
Den mindste af følgende to værdier: $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ eller 14,5 meter	Den mindste af følgende to værdier: $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ eller 14,5 meter
.2 Tværskibs udstrækning:	
Den mindste af to følgende værdier: $\frac{B}{6}$ eller 10 meter	Den mindste af to følgende værdier: $\frac{B}{6}$ eller 5 meter
.3 Lodret udstrækning:	
Den mindste af følgende to værdier: $\frac{B}{15}$ eller 6 meter målt fra basislinjen	Den mindste af følgende to værdier: $\frac{B}{15}$ eller 6 meter målt fra basislinjen

**2.3** Hvis nogen skade af mindre udstrækning end de ovenfor under stk. 2.1 og 2.2 angivne maksimale udstrækning medfører en ringere kondition, skal en sådan skade medtages i beregningerne.

**2.4** I tilfælde hvor en skade omfatter tværskibsskotter, som forudset i stk. 1.1 og 1.2, skal vandtætte tværskibsskotter have en indbyrdes afstand, der mindst er lig med den langskibs udstrækning af den tænkte skade angivet i stk. 2.1, for at kunne anses for at være effektive. Hvor tværskibsskotter er anbragt med mindre indbyrdes afstand, skal et eller flere af disse skotter inden for skadens omfang anses for ikke-eksisterende ved bestemmelsen af fyldte rum.

**2.5** Hvor skaden mellem to på hinanden følgende tværskibs vandtætte skotter forudses som nærmere angivet i stk. 1.3, skal intet hovedtværskibsskot eller tværskibsskot, der grænser op til sidetanke eller dobbeltbundtanke, antages at være beskadiget, medmindre:

**2.5.1** mellemrummet mellem de på hinanden følgende skotter er mindre end den langskibs udstrækning af den tænkte skade som nærmere angivet i stk. 2.1, eller

**2.5.2** der er en forskydning eller reces i et tværskibsskot over 3,05 meter i længde inden for udstrækningen af den tænkte skades dybde. Den forskydning, der dannes af agterpeakskottet og agterpeaktanktoppen, skal ikke betragtes som en forskydning i denne forbindelse.

**2.6** Hvis rør, kanaler eller tunneler ligger inden for skadens tænkte omfang, skal der træffes sådanne foranstaltninger, at gradvis fyldning ikke kan strække sig til andre rum end dem, der antages at være fyldbare for hvert enkelt skadetilfælde.

**3** Olie-tankskibe skal antages at opfylde lækstabilitetskriterierne, hvis følgende krav er opfyldt:

**3.1** Den endelige vandlinje skal, når man tager nedtrykning, krængning og trim i betragtning, være lavere end underkanten af enhver åbning, gennem hvilken gradvis fyldning kan foregå. Sådanne åbninger omfatter udluftningsrør og åbninger, som lukkes ved hjælp af vejrtætte døre eller lugedæksler, og behøver ikke at omfatte åbninger, som lukkes med vandtætte mandehulsdæksler og småluger i niveau med dækket, små vandtætte lasttankluger med samme styrke og vandtæthed som dækket, fjernstyrede vandtætte skydedøre og faste køjer.

**3.2** I det endelige fyldningsstadium må krængningsvinklen som følge af asymmetrisk fyldning ikke overstige 25°; dog kan denne vinkel forøges op til 30°, hvis dækkets kant ikke kommer under vand.

**3.3** Stabiliteten i det endelige fyldningsstadium skal undersøges og kan betragtes som tilstrækkelig, hvis stabilitetskurven strækker sig mindst 20° udover ligevægtpunktet, sammen med en maksimal reststabilitet

tetsarm på ikke under 0,1 m inden for 20° området. Arealet under kurven inden for dette område må ikke være mindre end 0,0175 radianmeter. Ubeskyttede åbninger må ikke komme under nedsænkningsslinjen inden for dette område, medmindre det pågældende rum er medregnet som blivende fyldt. Inden for dette område kan nedsænkning tillades for åbninger, som anført under stk. 3.1 samt for andre åbninger, som kan lukkes vejrtæt.

**3.4** Administrationen skal finde det godtgjort, at stabiliteten er tilstrækkelig i de mellemliggende fyldningsstadier.

**3.5** Udligningssystemer, der kræver brug af mekaniske hjælpemidler som ventiler og udligningsledninger, hvis sådanne er monteret, skal ikke tages i betragtning, når formålet hermed er at reducere krængningsvinklen eller at opnå den mindste reststabilitet for at opfylde bestemmelserne i stk. 3.1, 3.2 og 3.3. Den krævede reststabilitet skal holdes på alle stadier, hvor krydsfyldning benyttes. Rum, der er forbundet ved kanaler med stort tværsnit, kan regnes som fælles.

**4** Opfyldelse af kravene i stk. 1 skal bekræftes ved beregninger, som tager skibets konstruktionskarakteristika, de beskadigede rums arrangement, form og indhold samt fordelingen og vægtfylden af væsker og effekten af disses frie overflader i betragtning. Beregningerne skal være baseret på følgende:

**4.1** Alle tomme eller delvist fyldte tanke, vægtfylden af transporterede ladninger samt udstrømning af væsker fra beskadigede rum skal tages i betragtning.

**4.2** Fyldbarheden af rum, der fyldes som følge af skader, skal antages som følger:

Rum	Fyldbarhed
Beregnet til stores	0,60
Optaget af beboelse	0,95
Optaget af maskineri	0,85
Tomme rum	0,95
Beregnet til forbrugsvæsker	0 til 0,95*)
Beregnet til andre væsker	0 til 0,95**)

\*) Fyldbarheden af delvis fyldte rum skal svare til mængden af væske i rummet. Uanset hvilken skade, lækagen er forårsaget af, skal det forudsættes, at tankens indhold er gået helt tabt og erstattet af saltvand til en højde, der svarer til det endelige ligevægtsplan.

\*\*\*) Som ovenfor

**4.3** Opdriften af enhver overbygning, som ligger direkte over en skade i siden, skal lades ude af betragtning. De ufyldte dele af overbygningen, som ligger uden for skadens omfang, kan tages i betragtning, forudsat at det er adskilt fra det beskadigede rum af vandtætte skotter, og at bestemmelserne i stk. 3.1 i denne regel, med hensyn til ubeskadigede rum er opfyldt. Hængslede vandtætte døre kan accepteres i vandtætte skotter i overbygningen.

**4.4** Effekten af den frie overflade skal beregnes under en krængningsvinkel på 5° for hvert enkelt rum. Administrationen kan kræve eller tillade, at korrektionerne for den frie overflade beregnes under en krængningsvinkel, der er større end 5° for delvis fyldte tanke.

**4.5** Ved beregningen af effekten af frie overflader af forbrugsvæsker skal det antages, at der for hver type væske er mindst et tværskibs sæt tanke eller en enkelt centertank med en fri overflade, og den tank eller kombination af tanke, som har den største effekt af fri overflade, skal tages i betragtning ved beregningen

**5** Føreren af ethvert olietankskib og den person, der har ansvaret for et ikke-selvfremdrevet olietankskib, som dette bilag finder anvendelse på, skal være forsynet med:

**5.1** godkendte oplysninger angående lastning og fordeling af last, som måtte være nødvendige for at sikre, at bestemmelserne i denne regel overholdes, og

**5.2** godkendte data angående skibets evne til at overholde lækstabilitetskriterierne som fastsat i denne regel, herunder virkningen af lempelser, som måtte være indrømmet i henhold til stk. 1.3.

**6** Alle olietankskibe skal udstyres med et stabilitetsinstrument, der kan verificere overholdelse af intakt- og lækstabilitetskravene, og som er godkendt af Administrationen under hensyntagen til de af Organisationen anbefalede funktionsnormer:<sup>24)</sup>

1) olietankskibe bygget før 1. januar 2016 skal opfylde denne regel i forbindelse med det første planlagte fornyelsessyn af skibet efter 1. januar 2016, dog ikke senere end 1. januar 2021;

2) uanset kravene i stk. 1 er det ikke nødvendigt at udskifte et stabilitetsinstrument, der er installeret om bord på et olietankskib bygget før 1. januar 2016, forudsat at det kan verificere overholdelse af intakt- og lækstabilitetskravene til Administrationens tilfredshed; og

3) med henblik på kontrol i henhold til regel 11 skal Administrationen udstede et godkendelsesdokument for stabilitetsinstrumentet.

**7** For olietankskibe på 20.000 tons dødvægt og derover, leveret den 6. juli 1996 eller senere, som defineret i regel 1.28.6, skal de tænkte skader, som foreskrevet i stk. 2.2, suppleres med følgende tænkte bundskader:

**7.1** Langskibs udstrækning:

**7.1.1** For skibe på 75.000 tons dødvægt og derover:

0,6L målt fra den forreste perpendikulær

**7.1.2** For skibe mindre end 75.000 tons dødvægt:

0,4L målt fra den forreste perpendikulær

**7.2** Tværskibs udstrækning: B/3 på ethvert sted i bunden

**7.3** Lodret udstrækning: skade på det ydre skrog.

## **S Regel 29 Sloptanke**

**1** Med forbehold af bestemmelserne i regel 3.4 skal olietankskibe med en bruttotonnage på 150 og derover være forsynet med sloptanke i overensstemmelse med kravene i stk. 2.1 til 2.3. I olietankskibe leveret på eller før den 31. december 1979, som defineret i regel 1.28.1 kan en hvilken som helst lasttank anvendes til sloptank.

**2.1** Der skal findes tilstrækkelige anordninger godkendt af Administrationen til rensning af lasttankene og flytning af snavsede ballastrester og tankskyllevand fra lasttankene til en sloptank.

**2.2** I dette system skal der være anordninger til flytning af olieholdigt affald til en sloptank eller kombination af sloptanke på en sådan måde, at enhver udtømming i havet er af en sådan beskaffenhed, at den opfylder bestemmelserne i regel 34.

**2.3** Sloptankanlæggene eller kombinationen af sloptanke skal have en kapacitet, der er tilstrækkelig til at rumme affaldet fra tankrensningen, olierester og rester fra snavset ballast. Den samlede kapacitet af sloptankene må ikke være mindre end 3 % af skibets olielastkapacitet. Dog kan Administrationen tillade:

**2.3.1** 2 % i olietankskibe, hvor tankrensningsanlæggene er udformet således, at når sloptankene en gang er fyldt op med vand, skal dette vand være tilstrækkeligt til tankrensning og til forsyning af tankejektorer med drivvæske, hvor disse forefindes, uden at ekstra vand lukkes ind i systemet,

**2.3.2** 2 % i olietankskibe, som er forsynet med adskilt eller rent ballastarrangement i overensstemmelse med regel 18, eller hvor der er installeret tankrensningssystem for anvendelse af råolie i overensstemmelse med regel 33. Kapaciteten kan yderligere reduceres til 1,5 % i olietankskibe, hvor tankrensningsanlæggene er udformet således, at sloptankene har tilstrækkelig vandkapacitet til tankrensning og drift af tankejektorer, hvor disse anvendes, uden at tilføre ekstra vand i systemet, og

**2.3.3** 1 % i kombinationsskibe, hvor olielaster kun føres i glatvæggede tanke. Denne kapacitet kan yderligere reduceres til 0,8 %, hvor tankrensningsanlæggene er udformet således, at sloptankene har tilstrækkelig kapacitet til tankrensning og drift af tankejektorer, hvor disse forefindes, uden at tilføre ekstra vand i systemet. Nye olietankskibe på 70.000 tons dødvægt og derover, skal være forsynet med mindst to sloptanke.

**2.4** Sloptanke skal især med hensyn til anbringelsen af tilgangs- og afgangsåbninger, eventuelt skvalpe- eller skilleplader være således konstrueret, at man undgår for voldsom turbulens og opblanding af olie eller emulsion med vandet.

**3** Olietankskibe på 70.000 tons dødvægt eller derover leveret efter den 31. december 1979 som defineret i 1.28.2 skal forsynes med mindst to sloptanke.

## **S Regel 30 Pumper, rør- og udtømmingssystemer**

**1** I ethvert olietankskib skal der på det åbne dæk i begge sider være anbragt en manifold, der kan tilsluttes modtageanlæg for aflevering af urent ballastvand eller olieforurenat vand.

**2** I ethvert olietankskib med en brutto tonnage på 150 eller derover, skal rørledninger til udtømming i havet af ballastvand eller olieforurenat vand fra lasttankområdet i henhold til regel 34 ledes til åbent dæk eller til skibssiden over vandlinjen i dybeste ballastkondition. Andre rørsystemer, der muliggør udtømming i henhold til stk. 6.1 til 6.5, kan tillades.

**3** I olietankskibe med en brutto tonnage på 150 eller derover leveret efter den 31. december 1979, som defineret i regel 1.28.2, skal udtømming i havet af ballastvand eller olieforurenat vand fra lasttankområder, med undtagelse af udtømming under vandlinjen som tilladt efter stk. 6, kunne standses fra øverste dæk eller højere oppe på et sted, hvor den benyttede manifold som beskrevet i stk. 1 kan overvåges visuelt. Arrangementet til standsning af udtømmingen behøver ikke at være anbragt ved overvågningsstedet, hvis der er et sikkert kommunikationssystem, for eksempel telefon- eller radiokontakt mellem observationsstedet og det sted, hvorfra udtømmingen kan standses.

**4** Ethvert olietankskib leveret efter den 1. juni 1982, som defineret i regel 1.28.4, der kræves udstyret med separate ballasttanke eller som skal forsynes med tankrensningsanlæg til råolie, skal opfylde følgende bestemmelser:



**4.1** Olierørledningerne skal udformes og installeres således, at mindst mulig olie tilbageholdes i ledningerne.

**4.2** Der skal installeres et arrangement til tømning af lastpumper og rørledninger efter endt losning, om nødvendigt ved tilslutning til et strippesystem. Indholdet i pumper og ledninger skal kunne ledes såvel i land som til last- eller sloptank. Ved tømning til land skal en særlig ledning med lille diameter anvendes. Denne ledning skal tilsluttes efter ventilerne på laste- og lossemanifolden.

**5** Ethvert råolietankskib leveret den 1. juni 1982 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.3, der skal udstyres med separate ballasttanke eller som skal forsynes med tankrens anlæg til råolie skal overholde bestemmelserne i stk. 4.2.

**6** Ethvert olietankskib skal udtømme ballastvand og olieholdigt vand fra lasttankområder over vandlinjen, med undtagelse af følgende tilfælde:

**6.1** Separat og rent ballastvand kan udtømmes under vandlinjen:

**6.1.1** i havne og ved olie-terminaler, eller

**6.1.2** i havet ved tyngdekraften alene, eller

**6.1.3** i havet ved pumper, hvis udtømningen af ballastvandet udføres i henhold til bestemmelserne i regel D-1.1 i den Internationale Konvention for Administration og Kontrol af Skibes Ballastvand og Sedimenter.

forudsat at overfladen på ballastvandet har været kontrolleret umiddelbart inden udtømningen for at sikre, at ballastvandet ikke er forurenede af olie.

**6.2** Olietankskibe, leveret den 31. december 1979 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.1, som ikke uden foretagne ændringer kan udtømme separat ballastvand over vandlinjen, kan foretage udtømningen under vandlinjen, forudsat at overfladen på ballastvandet har været kontrolleret umiddelbart inden udtømningen for at sikre, at ballastvandet ikke er forurenede af olie.

**6.3** Olietankskibe leveret den 1. juni 1982 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.3, som anvender tanke forbeholdt ren ballast og som ikke uden ændringer kan udtømme ballastvandet fra disse tanke over vandlinjen, kan foretage udtømningen under vandlinjen, forudsat at udtømningen overvåges i henhold til regel 18.8.3.

**6.4** Ethvert olietankskib kan i søen foretage udtømning under vandlinjen af snavset ballastvand og olieholdigt vand fra lasttankområder, bortset fra sloptanke, ved anvendelse af tyngdekraften alene, forudsat at det snavsede vand har været opbevaret i så lang tid, at der er sket en adskillelse af olie og vand. Endvidere skal ballastvandet kontrolleres umiddelbart før udtømningen foretages, med den i regel 32 beskrevne olie/vand detektor, således at det fastslås, at grænsefladen ligger i en sådan højde, at udtømningen ikke medfører risiko for at skade havmiljøet.

**6.5** Olietankskibe, leveret den 31. december 1979 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.1, kan udtømme snavset ballastvand eller olieholdigt vand fra lasttankområder i søen under vandlinjen, i stedet for eller efter anvendelse af metoden beskrevet i stk. 6.4, hvis:

**6.5.1** en del af dette vand ledes gennem permanente ledninger til et lettilgængeligt punkt på øverste dæk eller højere oppe, hvor det kan overvåges visuelt under udtømningen, og

**6.5.2** dette system er i overensstemmelse med Administrationens krav, som dog mindst skal indeholde de af Organisationen vedtagne specifikationer for konstruktion, installation og operation af et system til kontrol af overbordudledning.<sup>25)</sup>

7 Ethvert olietankskib på 150 tons dødvægt og derover, som er leveret den 1. januar 2010 eller senere, som defineret i regel 1.28.8, som er udstyret med en søkasse, der er fast forbundet med lastolierørsystemet, skal udstyres med både en søventil og en indenbords isolationsventil. Ud over disse ventiler skal søkassen ved hjælp af en installation, som er godkendt af Administrationen, kunne isoleres fra lastolierørsystemet, mens tankskibet transporter last eller lastes eller losses. Installationen anbringes i rørsystemet for at forhindre, at den sektion af rørsystemet, der befinder sig mellem søventilen og den indenbords isolationsventil, fyldes med olie.

## **Del B Udstyr**

### **S Regel 31 System til registrering og kontrol af olieudledning**

**1** Med forbehold af bestemmelserne i regel 3.4 og 3.5 skal olietankskibe med en bruttotonnage på 150 og derover være forsynet med et af Administrationen godkendt system til registrering og kontrol af olieudledning.

**2** Ved vurderingen af den type olieindholdsmåler, der skal indbygges i systemet, skal Administrationen tage hensyn til den af Organisationen anbefalede specifikation.<sup>26)</sup> Systemet skal være forsynet med en skriver, som fortløbende registrerer udledningen i liter pr. sømil og den totale udledte mængde eller olieindholdet og udtømningshastigheden. De registrerede oplysninger skal kunne bestemmes med hensyn til klokkeslæt og dato og skal opbevares i mindst tre år. Systemet til registrering af og kontrol med olieudledning skal træde i funktion, når der foretages udledning i søen, og det skal være så effektivt, at det sikres, at enhver udledning af olieholdige blandinger automatisk standses, når den øjeblikkelige udledningshastighed af olie overstiger den, der er tilladt i henhold til regel 34. Enhver funktionsfejl i registrerings- og kontrolsystemet skal standse udledningen. En manuel alternativ metode kan anvendes i tilfælde af fejl på systemet, men det defekte system skal repareres så hurtigt som muligt. Havnestatkontrollen kan tillade, at en olietanker med et defekt system foretager en ballastrejse, før skibet går til reparationshavn.

**3** Registrerings- og kontrolsystemet skal konstrueres og installeres i overensstemmelse med »Vejledning og specifikation for registrerings- og kontrolsystemer for olietankskibe«, udarbejdet af Organisationen.<sup>27)</sup> Administrationen kan tillade sådanne særlige indretninger som beskrives i vejledningen.

**4** Instruktion i betjening af systemet skal gives i overensstemmelse med en betjeningsvejledning, der er godkendt af Administrationen. Den skal omfatte manuel såvel som automatisk betjening og skal tilsikre, at der på ethvert tidspunkt kun udtømmes olie i overensstemmelse med de betingelser, der er nærmere anført i regel 34.

### **S Regel 32 Olie/vand-grænsefladedetektorer<sup>28)</sup>**

Med forbehold for bestemmelserne i regel 3.4 og 3.5 skal olietankskibe med en bruttotonnage på 150 og derover være forsynet med effektive olie/vand-grænsefladedetektorer, som er godkendt af Administrationen, for en hurtig og nøjagtig bestemmelse af olie/vandgrænsefladen i sloptanke. Detektoren skal kunne benyttes i andre tanke, hvor der foregår adskillelse af olie og vand, hvorfra det påtænkes at foretage udtømning direkte i havet.

## **S Regel 33 Krav til tankrensning med råolie**

1 Ethvert olietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover leveret efter den 1. juni 1982, som defineret i regel 1.28.4, skal være udstyret med et system til rensning af lastolietankene med råolie. Administrationen skal sikre, at systemet fuldt ud opfylder kravene i denne regel inden et år efter, at tankskibet første gang blev beskæftiget med transport af råolie, eller ved afslutningen af den tredje rejse med råolie, der egner sig til tankrensning, hvis denne indtræder senere.

2 Installationen til tankrensning med råolie samt tilhørende udstyr og arrangementer skal opfylde de krav, der er fastsat af Administrationen. Sådanne krav skal mindst indeholde bestemmelserne i »Specifikation for Konstruktion, Drift og Kontrol af Anlæg til Tankrensning med Råolie«, som blev vedtaget af Organisationen.<sup>29)</sup> Når det ikke påkrævet for et skib at være udstyret med et system til tankrensning med råolie i overensstemmelse med stk. 1, skal det opfylde sikkerhedsaspekterne i denne specifikation.

3 Ethvert system til rensning af lastolietanke med råolie, som kræves i henhold til regel 18.7, skal opfylde kravene i denne regel.

## **Del C Kontrol med operationel udtømning af olie**

### **M Regel 34 Kontrol med udtømning af olie**

#### **A Udtømning uden for særlige områder undtagen i arktiske områder**

1 Med forbehold af bestemmelserne i regel 4 samt stk. 2 i denne regel er enhver udledning i søen af olie eller olieholdige blandinger fra lastområdet af et olietankskib forbudt, medmindre alle følgende betingelser er overholdt.<sup>30)</sup>

1.1 tankskibet befinder sig ikke inden for et særligt havområde,

1.2 tankskibet befinder sig mere end 50 sømil fra nærmeste kyst,

1.3 tankskibet skal være på rejse (en route),

1.4 den øjeblikkelige udtømningshastighed af olieindhold overstiger ikke 30 liter pr. sømil,

1.5 den samlede mængde olie, der udledes i søen, for tankskibe leveret den 31. december 1979 eller tidligere, som defineret i regel 1.28.1, overstiger ikke 1/15.000 af den samlede mængde af den særlige last, hvoraf olieresten udgjorde en del, og for tankskibe leveret efter den 31. december 1979, som defineret i regel 1.28.2, 1/30.000 af den samlede mængde af den særlige last, hvoraf olieresten udgjorde en del, og

1.6 tankskibet anvender et system til overvågning og kontrol af olieudtømning samt et arrangement med sloptanke, som foreskrevet i regel 29 og 31.

2 Bestemmelserne i stk. 1 finder ikke anvendelse på udtømning af ren eller adskilt ballast.

#### **B Udledning i særlige områder**

3 Med forbehold for bestemmelserne i stk. 4 er enhver udledning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra lastområdet på et olietankskib forbudt, medens skibet befinder sig i et særligt havområde.<sup>31)</sup>

4 Bestemmelserne i stk. 3 gælder ikke for udtømning af ren eller adskilt ballast.

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 udtømning uden for det særlige havområde i overensstemmelse med stk. 1.

### **C Krav til olietankskibe med en bruttotonnage på under 150**

6 Bestemmelserne i regel 29, 31 og 32 finder ikke anvendelse på olietankskibe med en bruttotonnage på under 150, for hvilke kontrollen med udtømning af olie skal foretages ved opbevaring af olie om bord med påfølgende udtømning af alt olieholdigt rens vand til et modtageanlæg. Den samlede mængde olie og vand, der medgår til rensning og returneres til en lagertank, skal udtømmes i modtageanlæg, medmindre der træffes fyldestgørende foranstaltninger, der sikrer, at enhver udtømning i havet registreres effektivt på en sådan måde, at denne regel overholdes.

### **D Generelle krav**

7 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. 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 olieudtømninger.

8 Ingen udledninger 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 udledning, som er anført i denne regel.

9 Olierester, som ikke kan udledes i havet i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 1 og 3, skal opbevares om bord eller afleveres til modtageanlæg.

### **S Regel 35 Rensning af lastolietanke med råolie**

1 Ethvert olietankskib, der opererer med et system til rensning af lastolietanke med råolie, skal være forsynet med en håndbog<sup>32)</sup> for udstyret og dets betjening, som udførligt gør rede for anlægget og udstyret, og som beskriver betjeningen af dette. En sådan håndbog skal opfylde de af Administrationen fastsatte krav og skal indeholde alle de oplysninger, der er anført i de specifikationer, som er omtalt i regel 33, stk. 2. Hvis der foretages ændringer, der berører anlægget til tankrensning med råolie, skal udstyrs- og betjeningshåndbogen revideres tilsvarende.

2 Med hensyn til ballastning af lasttanke skal et tilstrækkeligt antal lasttanke, under hensyntagen til tankskibets fartmønster og de forventede vejrforhold, renses med råolie før hver rejse i ballast, så kun lasttanke, der er renses med råolie, tilføres ballastvand.

3 Olietankskibe skal operere med en tankrensningsmetode, hvorunder der bruges tankrensning med råolie i overensstemmelse med driftsmanualen, medmindre tankskibet er beregnet til at føre råolie, som ikke egner sig til tankrensning.

### **S Regel 36 Oliejournal del II (last/ballast-operationer)**

1 Ethvert olietankskib med en bruttotonnage på 150 og derover skal udstyres med en oliejournal II (last/ballast-operationer). Oliejournalen skal, uanset om den udgør en del af skibets dagbog, som en selvstændig bog eller som en elektronisk logbog, være godkendt af Administrationen under hensyntagen til de retningslinjer, der er udarbejdet af Organisationen<sup>33)</sup>, og udformes som angivet i tillæg 3 til dette bilag<sup>34)</sup>. *Journalen skal være ført i overensstemmelse med instruktionen i journalen.*

**2** Oliejournal II skal føres, om nødvendigt for hver tank for sig, hver gang en af følgende last-/ballastoperationer udføres på skibet:

**2.1** Lastning af olie.

**2.2** Intern omflytning af olielast under rejsen.

**2.3** Losning af olie.

**2.4** Indtagelse af ballast i lasttanke og tanke forbeholdt ren ballast.

**2.5** Rensning af lasttanke, herunder rensning med råolie.

**2.6** Udtømning af ballast, undtagen udtømning fra separate ballasttanke.

**2.7** Udtømning af vand fra sloptanke.

**2.8** Lukning af anvendte ventiler og tilsvarende indretninger efter udtømningsoperationer fra sloptank.

**2.9** Lukning af ventiler, som er nødvendig for at adskille tanke forbeholdt ren ballast fra last- og stripledninger efter udtømningsoperationer fra sloptank.

**2.10** Bortskaffelse af olierester.

**3** For så vidt angår olietankskibe, som refereret til i regel 34.6, skal den samlede mængde olie og vand, der medgår til rensning og returneres til en lagertank, indføres i oliejournalen del II.

**4** Såfremt der foretages eller sker sådan udledning af olie eller olieholdige blandinger, som er omtalt i regel 4, 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 del II gives en redegørelse for de nærmere omstændigheder ved og årsagerne til udledningen.

**5** Hver handling, der er beskrevet i stk. 2, skal straks indføres i oliejournalen del II, således at alle indførelserne i journalen vedrørende den pågældende handling er fuldstændig. Hver afsluttet operation skal underskrives af den eller de ansvarshavende officerer, og hver udfyldt side eller gruppe af elektroniske indtastninger underskrives af skibsføreren. Indførelserne i oliejournalen del II skal som minimum affattes på engelsk, fransk eller spansk. Hvor indførelserne også affattes på et officielt, nationalt sprog, der benyttes i den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal dette have forret i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser.

**6** Svigt i systemet til overvågning og kontrol af olieudtømning skal indføres i oliejournalen del II.

**7** 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.

**8** Den kompetente myndighed under et konventionslands regeringer har ret til at efterse oliejournalen del II om bord på ethvert skib, som omfattes af dette bilag, 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.

**9** Administrationen skal sørge for, at der udarbejdes en egnet oliejournal for olietankskibe med en brutto tonnage under 150, som opererer i henhold til regel 34.6.

**10** *De omhandlede journaler skal føres tydeligt, og intet blad må udrives. Det, der en gang er indført, må ikke raderes, overstryges eller på anden måde gøres ulæseligt. Bliver det nødvendigt at foretage rettelse i journalen, skal rettelsen tilføjes som anmærkning.*

## **Afsnit V Forebyggelse af forurening hidrørende fra en olieforureningshændelse**

### **S Regel 37 Skibsberedskabsplan ved olieforurening**

**1** Ethvert olietankskib på 150 bruttoton og derover og ethvert andet skib med en bruttotonnage på 400 og derover skal være forsynet med en nødplan for olieforurening, som er godkendt af Administrationen.

**2** En sådan plan skal udføres i henhold til de retningslinjer,<sup>35)</sup> som er udarbejdet af organisationen, og skal være skrevet på skibsførerens og officerernes arbejdssprog.

Planen skal mindst indeholde:

**2.1** den procedure, som skal følges af skibsføreren eller andre personer, som har kommando over skibet, der skal anvendes ved indrapportering af uheld med olieforurening, som det er krævet i konventionens artikel 8 og Protokol I, og som baseres på retningslinjerne udarbejdet af Organisationen.<sup>36)</sup>

**2.2** en liste over myndigheder eller personer, som skal kontaktes i tilfælde af et olieforureningsuheld,

**2.3** en detaljeret beskrivelse af de handlinger, som øjeblikkeligt skal tages af personerne om bord for at mindske eller kontrollere olieudslippet efter uheldet, og

**2.4** procedurer og kontakter på skibet for en koordinering af handlingerne om bord med de nationale lokale myndigheder i forbindelse med bekæmpelsen af forureningen.

**3** Planen kan kombineres med skibsberedskabsplanen for skadelige flydende stoffer, som er krævet i regel 17 i bilag 2. Den kombinerede plan skal i så fald angives ved: »Skibsberedskabsplan ved forurening«.

**4** Ethvert olietankskib på 5.000 tons dødvægt eller derover skal have direkte adgang til landbaserede computerprogrammer som kan benyttes til beregning af lækstabilitet og konstruktionstyrke.

## **Afsnit VI Modtageanlæg**

### **M Regel 38 Modtageanlæg**

#### **A Modtageanlæg uden for særlige områder**

**1** Regeringen for hvert enkelt konventionsland er forpligtet til at sørge for, at der ved olielasteterminaler, reparationshavne og i andre havne, hvor skibe har olierester til udtømming, til modtagelse af sådanne rester og olieholdige blandinger, der bliver tilovers i olietankskibe og andre skibe, tilvejebringes anlæg, der skal være tilstrækkelige til at dække behovet hos de skibe, der benytter dem, uden at forårsage unødigt forsinkelse for skibene.<sup>37)</sup>

**2** Modtageanlæg, som nævnt i stk. 1, skal tilvejebringes i:

**2.1** alle havne og terminaler, hvor råolie lastes i olietankskibe, når sådanne tankskibe umiddelbart forud for ankomsten har afsluttet en ballastrejse af højst 72 timers varighed eller 1200 sømil,

2.2 alle havne og terminaler, hvor olie, bortset fra råolie i bulk, lastes med en gennemsnitsmængde af mere end 1000 metriske tons pr. dag,

2.3 alle havne, som har reparationsværfter eller tankrensingsanlæg,

2.4 alle havne og terminaler, som betjener skibe, der er udstyret med slamtanke som foreskrevet i regel 12,

2.5 alle havne, med henblik på modtagelse af olieholdigt vand fra rendestene og andre rester, som ikke kan foretage udledning i henhold til regel 15 og 34 og stk. 1.1.1 i del II-A i polarkoden, og

2.6 alle havne til lastning af bulkladninger, med henblik på modtagelse af olieholdige rester fra kombinationskibe, som ikke kan foretage udledning i henhold til regel 34.

3 Modtageanlæggene skal have følgende kapacitet:

3.1 Lasteterminaler til råolie skal have modtageanlæg, der er tilstrækkelige til at modtage olie og olieholdige blandinger, som ikke kan udtømmes i henhold til bestemmelserne i regel 34.1, fra alle olietankskibe på rejser, som beskrevet i stk. 2.1.

3.2 De lastehavne og lasteterminaler, der er omtalt i stk. 2.2, skal have modtageanlæg, der er tilstrækkelige til at modtage olie og olieholdige blandinger, som ikke kan udtømmes i henhold til bestemmelserne i regel 34.1, fra olietankskibe, som laster anden olie end råolie i bulk.

3.3 Alle havne, som har reparationsværfter eller tankrensingsanlæg, skal have modtageanlæg, som er tilstrækkelige til at modtage alle rester og olieholdige blandinger, som opbevares om bord til udtømning fra skibe, før de modtages af et sådant værft eller anlæg.

3.4 Alle anlæg, der er tilvejebragt i havne og terminaler i henhold til stk. 2.4, skal være tilstrækkelige til at modtage alle rester, der opbevares om bord i henhold til regel 12, fra alle skibe, som med rimelighed kan forventes at anløbe sådanne havne og terminaler.

3.5 Alle anlæg, der i henhold til denne regel tilvejebringes i havne og terminaler, skal være tilstrækkelige til at modtage olieholdigt vand fra rendestene og andre rester, som ikke kan udtømmes i henhold til regel 15 og stk. 1.1.1 i del II-A i polarkoden.

3.6 De anlæg, der tilvejebringes i lastehavne for bulkladninger, skal, hvor det måtte være hensigtsmæssigt, tage de særlige problemer ved kombinationskibe i betragtning.

4 Små udviklingsøstater (SIDS) kan opfylde bestemmelserne i denne regels stk. 1-3 gennem regionale ordninger, når sådanne ordninger udgør den eneste praktiske måde, hvorpå de på grund af deres særegne forhold kan opfylde disse krav. Parter, der deltager i en regional ordning, skal udarbejde en regional modtagefacilitetsplan under hensyntagen til de af Organisationen udviklede retningslinjer.

Regeringen i enhver part, der deltager i ordningen, skal konsultere Organisationen med henblik på rundsendelse af følgende oplysninger til MARPOL-konventionens kontraherende parter:<sup>38)</sup>

4.1 Hvorledes den regionale modtagefacilitetsplan tager højde for retningslinjerne;

4.2 nærmere oplysninger om de identificerede regionale skibsfaldsmodtagecentre; og

4.3 nærmere oplysninger om havne med kun begrænsede faciliteter.

## **B Modtageanlæg inden for særlige områder**

**5** Regeringen for hvert enkelt konventionsland, hvis kystlinje grænser op til et nærmere angivet særligt område, skal sikre, at alle olielasteterminaler og reparationshavne inden for det særlige havområde er forsynet 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.<sup>39)</sup> Sådanne anlæg skal have fornøden kapacitet til at dække behovet hos de skibe, der benytter dem, uden at forårsage unødigt forsinkelse.

**6** Små udviklingsøstater (SIDS) kan opfylde bestemmelserne i denne regels stk. 5 gennem regionale ordninger, når sådanne ordninger udgør den eneste praktiske måde, hvorpå de på grund af deres særegne forhold kan opfylde disse krav. Parter, der deltager i en regional ordning, skal udarbejde en regional modtagefacilitetsplan under hensyntagen til de af Organisationen udviklede retningslinjer.

*Regeringen i enhver part, der deltager i ordningen, skal konsultere Organisationen med henblik på rundsendelse af følgende oplysninger til MARPOL-konventionens kontraherende parter:*

**6.1** Hvorledes den regionale modtagefacilitetsplan tager højde for retningslinjerne;

**6.2** nærmere oplysninger om de identificerede regionale skibsfaldsmottagecentre; og

**6.3** nærmere oplysninger om havne med kun begrænsede faciliteter.

**7** Ethvert konventionslands regering, som under sin jurisdiktion har ansvar for indsejlinger til vandveje med lav dybdekontur, der måtte gøre det nødvendigt at foretage en reduktion af dybgangen ved udtømmning af ballast, skal påtage sig at sørge for tilvejebringelse af de anlæg, som er omtalt i stk. 4, men med det forbehold, at skibe, der er nødt til at udtømme spildevand eller snavset ballast, kan blive udsat for nogen forsinkelse.

**8** Med hensyn til Rødehavsområdet, Golfområderne,<sup>40)</sup> området ved Adenbugten og Omanområdet af det Arabiske hav:

**8.1** Hver af de pågældende parter skal underrette Organisationen om de foranstaltninger, de har truffet i overensstemmelse med de bestemmelser, der er givet i stk. 4 og 5. Efter at have modtaget et tilstrækkeligt antal meddelelser skal Organisationen fastsætte en dato, fra hvilken bestemmelserne i regel 15 og 34 med hensyn til det pågældende område skal træde i kraft. Organisationen skal mindst tolv måneder inden denne dato underrette alle parter om den således fastsatte dato.

**8.2** I perioden mellem denne konventions ikrafttræden og den fastsatte dato skal skibe under sejlads i det pågældende særlige område overholde bestemmelserne i regel 15 og regel 34 for udledning uden for særlige områder.

**8.3** Efter denne dato skal olietankskibe, der laster i havne i de særlige områder, hvor sådanne anlæg endnu ikke er disponible, ligeledes fuldt ud overholde bestemmelser i regel 15 og 34 for udledning i særlig områder. Olietankskibe, der går ind i disse særlige områder med det formål at laste, skal dog træffe alle nødvendige foranstaltninger for at gå ind i området med ren ballast om bord.

**8.4** Efter den dato, på hvilken bestemmelserne for det pågældende særlige område træder i kraft, skal hver konventionsland underrette Organisationen om alle tilfælde, hvor anlæggene påstås at være utilstrækkelige, således at den kan tilstille de pågældende parter meddelelse herom.

**8.5** De modtageanlæg, der er foreskrevet i stk. 1, 2 og 3, skal være etablerede inden et år efter, at denne konvention træder i kraft.



9 Uanset bestemmelserne i stk. 4, 5 og 6 finder følgende bestemmelser anvendelse i det Antarktiske område:

9.1 Hvert konventionslands regering, der har havne, hvor skibe ankommer fra eller sejler til det Antarktiske område, er forpligtet til så hurtigt som muligt at sørge for, at tilstrækkelige modtagefaciliteter er til stede til opbevaring af olierestprodukter (slam), snavset ballast, vand fra tankrensning og andre olierester og olieholdige blandinger fra alle skibe, uden at det forårsager unødigt forsinkelse for skibene og i overensstemmelse med skibenes behov.

9.2 Hvert konventionslands regering skal sørge for, at alle skibe, der sejler under deres flag, 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 at de har indgået aftale om udtømmning af sådanne olierester til et modtageanlæg efter området forlades.

## **C Generelle krav**

10 Hver konventionspart skal underrette Organisationen om alle tilfælde, hvor de anlæg, der er tilvejebragt i henhold til denne regel, påstås at være utilstrækkelig, således at den kan underrette de pågældende parter herom.

## **Afsnit VII Særlige krav til faste eller flydende platforme**

### **S Regel 39 Særlige bestemmelser for faste eller flydende platforme**

1 Denne regel finder anvendelse på faste eller flydende platforme, herunder boreplatforme, flydende produktions- og lageranlæg (FPSO), der anvendes til offshore produktion og lager af olie, og flydende lageranlæg (FSU), der anvendes til offshore lager af produceret olie.

2 Faste og flydende platforme skal, når de er beskæftiget med at undersøge, udnytte eller bearbejde havbundens mineralske ressourcer, overholde de bestemmelser i dette bilag, der gælder for skibe med en bruttotonnage på 400 og derover, som ikke er olietankskibe, dog således at:

2.1 de skal være udstyret med de installationer, der kræves i reglerne 12 og 14 i det omfang, det er praktisk muligt.

2.2 de skal føre en fortegnelse over alle de handlinger, der indebærer udtømmning af olie eller olieholdige blandinger, i en form, som er godkendt af Administrationen, og

2.3 udtømmning i havet af olie eller olieholdige blandinger i ethvert havområde er forbudt, medmindre andet følger af bestemmelserne i regel 4, undtagen når udtømmningens olieindhold uden fortynding ikke overstiger 15 ppm.

3 Ved ikraftsættelse af dette bilags bestemmelser om platforme, der anvendes som FPSO'er eller FSU'er, bør Administrationen foruden kravene i stk. 2 tage hensyn til Organisationens retningslinjer<sup>41</sup>).

## **Afsnit VIII Forebyggelse af forurening under overførsel til søs af olielast mellem olietankskibe**

### **Regel 40 – Anvendelsesområde**

1 De i dette bilag indeholdte regler gælder for olietankskibe med en bruttotonnage på 150 eller derover, der er involveret i overførsel til søs af olielast mellem olietankskibe (STS-operationer) og de STS-operationer, de måtte udføre den 1. April 2012 eller senere. Dog skal STS-operationer, der udføres før denne

dato, men efter Administrationens godkendelse af den i regel 41.1 krævede STS-operationsplan, så vidt muligt være i overensstemmelse med STS-operationsplanen.

2 De i dette bilag nævnte regler skal ikke gælde for olieoverførsels-operationer i forbindelse med faste eller flydende platforme, herunder borerigge; FPSO'er (flydende enheder til produktion, opbevaring og losning), der anvendes til offshore produktion og opbevaring af olie; og FSU'er (flydende opbevaringsenheder), der anvendes til offshore opbevaring af produceret olie.<sup>42)</sup>

3 De i dette bilag nævnte regler gælder ikke for bunkeroperationer.

4 De i dette bilag nævnte regler gælder ikke for STS-operationer, der er nødvendige for at sikre et skibs sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet eller for at bekæmpe specifikke forureningshændelser med henblik på at begrænse forureningskaden.

5 De i dette bilag nævnte regler gælder ikke for STS-operationer, hvor et af de involverede skibe er et krigsskib, et flådehjelpefartøj eller andet skib, der ejes eller drives af en stat og på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statslig ikke-kommerciel tjeneste. Dog skal enhver stat sikre – gennem vedtagelsen af passende forholdsregler, der ikke forringer sådanne skibes operationer eller operationelle muligheder – at STS-operationerne udføres på en måde, der er forenelig med dette bilag, så vidt det er rimeligt og praktisk muligt.

#### **Regel 41 – Generelle regler om sikkerhed og miljøbeskyttelse**

1 Ethvert tankskib, der er involveret i STS-operationer, skal – senest på datoen for skibets første årlige syn, mellemliggende syn eller fornyelsessyn, der skal udføres den 1. januar 2011 eller senere – om bord have en plan, der foreskriver, hvorledes STS-operationer skal udføres (STS-operationsplan). Ethvert tankskibs STS-operationsplan skal godkendes af Administrationen. STS-operationsplanen skal være skrevet på skibets arbejdsprog.

2 STS-operationsplanen skal udvikles under hensyntagen til de oplysninger, der er indeholdt i de retningslinier for "best practice" i forbindelse med STS-operationer, der er bestemt af Organisationen.<sup>43)</sup> STS-operationsplanen kan indarbejdes i et eksisterende sikkerhedsledelsessystem, som krævet i kapitel IX i SOLAS-konventionen af 1974, med ændringer, hvis dette krav er gældende for det pågældende olietankskib.

3 Ethvert olietankskib, for hvilket dette bilag er gældende, som er involveret i STS-operationer, skal opfylde STS-operationsplanen.

4 Den person, der har den overordnede kontrol med STS-operationer, skal være kvalificeret til at udføre alle relevante opgaver under hensyntagen til de kvalifikationer, der nævnes i de retningslinier for "best practice" i forbindelse med STS-operationer, der er bestemt af Organisationen.

5 Optegnelser<sup>44)</sup> over STS-operationer skal bibeholdes om bord i 3 år og være umiddelbart tilgængelige for inspektion af en kontraherende part til MARPOL-konventionen.

#### **Regel 42 – Orientering**

1 Ethvert olietankskib, for hvilket dette bilag gælder, som planlægger STS-operationer inden for territorialfarvandet eller en eksklusiv økonomiske zone af en kontraherende part til MARPOL-konventionen skal orientere den pågældende kontraherende part herom mindst 48 timer forud for den planlagte STS-operation. Hvor alle de i stk. 2 nærmere angivne oplysninger i særlige tilfælde ikke er tilgængelige mindst

48 timer i forvejen, skal det olietankskib, der udlosser olielasten, mindst 48 timer i forvejen orientere den kontraherende part til MARPOL-konventionen om, at en STS-operation vil finde sted, og de i stk. 2 nærmere angivne oplysninger skal viderebringes til den pågældende kontraherende part så tidligt som muligt.

2 Den i denne regels stk. 1 nævnte orientering<sup>45)</sup> skal indeholde mindst følgende:

2.1 navn, flag, kaldesignal, IMO-nummer og anslået ankomsttidspunkt for de i STS-operationer involverede olietankskibe;

2.2 dato, tidspunkt og geografisk placering ved påbegyndelsen af de planlagte STS-operationer;

2.3 oplysning om, hvorvidt STS-operationerne skal udføres for anker eller under sejlads;

2.4 olietype og kvantitet;

2.5 planlagt varighed af STS-operationerne;

2.6 identifikation af den, der udbyder STS-operationsydelsen, eller den person, der har den overordnede rådgivende kontrol hermed og kontaktoplysninger; og

2.7 bekræftelse af, at olietankskibet har en STS-operationsplan om bord, der opfylder kravene i regel 41.

3 Hvis et olietankskibs anslåede ankomsttidspunkt til lokaliteten eller området for STS-operationerne ændres med mere end 6 timer, skal føreren, ejeren eller agenten for olietankskibet videreformidle et revideret ankomsttidspunkt til den kontraherende part til MARPOL-konventionen, der er angivet nærmere i denne regels stk. 1.

## **Afsnit IX Særlige krav om anvendelse eller transport af olie i Polar områder**

### **Regel 43 Særlige krav om anvendelse eller transport af olie i det Antarktiske område**

1 Med undtagelse af skibe, der er involveret i sikring af skibes sikkerhed eller i eftersøgnings- og redningsoperationer, skal transport i bulk som last anvendes som ballast eller transport og anvendelse af følgende som brændstof være forbudt i det antarktiske område, som defineret i dette bilags regel 1.11.7:

1.1 råolie med en massefylde ved 15° C, der er højere end 900 kg/m<sup>3</sup>;

1.2 olie, ud over råolie, med en massefylde ved 15° C, der er højere end 900 kg/m<sup>3</sup>, eller en kinematisk viskositet ved 50° C, der er højere end 180 mm<sup>2</sup>/s; eller

1.3 bitumen, tjære og deres emulsioner.

2 Når tidligere operationer har omfattet transport eller anvendelse af olie, der er nævnt i denne regels paragraf 1.1-1.3, kræves tanke eller rørledninger ikke rensat eller spulet.

### **Regel 43 Særlige krav om anvendelse eller transport af olie i arktiske farvande**

1. Med undtagelse af skibe, der er involveret i sikring af skibes sikkerhed eller i eftersøgnings- og redningsoperationer og skibe, der indgår i beredskab i forbindelse med oliespild, er brugen og transport af olie oplyst i regel 43.1.2 i dette bilag som brændstof til skibe forbudt i arktiske farvande, som defineret i regel 46.2 i dette bilag, fra den 1 juli 2024.

2. Uanset bestemmelserne i stk. 1 i denne regel gælder for skibe, hvor regel 12A i dette bilag eller regel 1.2.1 i kapitel 1 eller part II-A i Polar koden er gældende, er brugen og transport af olie oplyst i regel 43.1.2 i dette bilag som brændstof til skibe forbudt i arktiske farvande, som defineret i regel 46.2 i dette bilag, fra den 1 juli 2029

3. Hvor tidligere operationer, der har inkluderet brugen og transport af olier oplyst i regel 43.1.2 i dette bilag som brændselolie, er rengøring eller spuling af tanke og rør ikke krævet.

4. Uanset bestemmelserne i stk. 1 og 2 i denne regel kan administrationen i et konventionsland, hvis kystlinje, der grænser op til arktiske farvande, udstede en midlertidig undtagelse for opfyldelse af kravene i stk. 1 i denne regel for skibe, der er berettiget til at føre dets flag, når det er i fart i farvande, der hører under et konventionslands suverænitet eller jurisdiktion under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Undtagelser, udstedt under denne paragraf, vil ikke være gældende efter den 1 juli 2029.

5. Administrationen i et konventionsland til den nuværende konvention, som tillader anvendelse af stk. 4 i denne regel, skal underrette Organisationen med oplysninger om den udstedte undtagelse således, at Organisationen kan underrette andre konventionslande for deres information og passende tiltag, hvis nogen.

## **Afsnit X Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

### **Regel 44 Anvendelse**

De kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

### **Regel 45 Verifikation af overholdelse**

1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.

2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>46)</sup>

3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>47)</sup>

4 Auditter af alle kontraherende parter skal:

4.1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;<sup>48)</sup> og

4.2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>49)</sup>

## **Afsnit XI Den internationale kode for skibe i polar farvande**

### **Regel 46 Definitioner**

Ved anvendelsen af dette bilag gælder følgende definitioner:

1 "Polarkoden" er den internationale kode for skibe i polare farvande, der består af en indledning samt del I-A og II-A og del I-B og II-B, som vedtaget ved resolution MSC. 385(94) og resolution MEPC. 264(68), med ændringer, forudsat at:

1.1 ændringer til de miljørelaterede bestemmelser i polarkodens indledning og kapitel 1 i del II-A er vedtaget, trådt i kraft og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL-konventionen vedrørende de ændringsprocedurer, som finder anvendelse på tillæg til bilag; og

1.2 ændringer til polarkodens del II-B vedtages af IMO's miljøkomité (MEPC) i overensstemmelse med dennes forretningsorden.

2 "Arktiske farvande" er farvande, der er beliggende nord for en linje fra breddegraden 58°00'. 0 N og længdegraden 042°00'. 0 V til breddegraden 64°37'. 0 N, længdegraden 035°27'. 0 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 67°03'. 9 N, længdegraden 026°33'. 4 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 70°49'. 56 N og længdegraden 008°59'. 61 V (Sørkapp, Jan Mayen) og via den sydlige kyst af Jan Mayen til 73°31'. 6 N og 019°01'. 0 Ø ved Bjørnøya, og derfra via en stor cirkellinje til breddegraden 68°38'. 29 N og længdegraden 043°23'08 Ø (Cap Kanin Nos) og derfra via den nordlige kyst af det asiatiske kontinent østpå til Beringstrædet og derfra fra Beringstrædet vestpå til breddegraden 60° N så langt som til Il'pyrskiy og langs den 60. nordlige breddegrad østpå så langt som til og inklusive Etolin-strædet og derfra via den nordlige kyst af det nordamerikanske kontinent så langt sydpå som til breddegraden 60° N og derfra østpå langs breddegraden 60° N til længdegraden 056°37'. 1 V og derfra til breddegraden 58°00'. 0 N, længdegraden 042°00'. 0 V.

3 "Polare farvande" er arktiske farvande og/eller det antarktiske område.

#### Regel 47 Anvendelse og krav

1 Dette bilag gælder for alle skibe i polare farvande.

2 Medmindre andet udtrykkeligt er angivet, skal alle skibe dækket af stk. 1 opfylde de miljørelaterede bestemmelser i polarkodens indledning og del II-A ud over eventuelle andre gældende krav i dette bilag.

3 Ved anvendelsen af polarkodens del II-A bør der tages højde for den yderligere vejledning, der er indeholdt i polarkodens del II-B.

<b>Tillæg 1</b>	
<b>Liste over olier *)</b>	
<b>Asphalt Solutions</b>	<b>Gas oil</b>
Blending Stocks	Cracked
Roofers Flux	
Straight Run Residue	<b>Gasoline Blending Stocks</b>
	Alkylates – fuel
<b>Oils</b>	Reformats
Clarified	Polymer – fuel
Crude Oil	
Mixtures containing crude oil	<b>Gasolines</b>

Diesel Oil	Casinghead (natural)
Fuel Oil No. 4	Automotive
Fuel Oil No. 5	Aviation
Fuel Oil No. 6	Straight Run
Residual Fuel Oil	Fuel Oil No. 1 (Kerosene)
Road Oil	Fuel Oil No. 1-D
Transformer Oil	Fuel Oil No. 2
Aromatic Oil (excl. veg. oil)	Fuel Oil No. 2-D
Lubricating Oil and Blending	
Stocks	<b>Jet Fuels</b>
Mineral Oil	JP-1 (Kerosene)
Motor Oil	JP-3
Penetrating Oil	JP-4
Spindle Oil	JP-5 (Kerosene, Heavy)
Turbine Oil	Turbo Fuel
	Kerosene
<b>Distillates</b>	Mineral Spirit
Straight Run	
Flashed Feed Stocks	<b>Naphta</b>
	Solvent
	Petroleum
Noter:	Heartcut Distillate Oil
*) Listen over olier skal ikke nødvendigvis betragtes som udtømmende.	

### Tillæg 2 IOPP certifikat

*En oversigt og gengivelse af relevante opdaterede certifikater findes på IMOs hjemmeside under "the Global Integrated Shipping Information System (GISIS), Survey and Certification, Certifikate specimens and E-Certificates".*

### Tillæg 3 Oliejournal

Der henvises til Appendix III i MARPOL Annex I og til Oliejournalen, del 1 og del 2, som udgives af forlaget Weilbach.

- 1) På MEPC 59 blev der opnået enighed om (MEPC 59/24, stk. 6.18), at tydeliggørelsen af kravene i MARPOL-konventionens Annex I, regel 12A, ligeledes gælder for større ombygninger, som defineret i regel 1.28.9.
- 2) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 3) Der henvises til den operationelle vejledning, der gives i afsnit 2 i »Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers« (MSC. 1/ Circ. 1461).
- 4) Henviser til *Guideline for exemption of unmanned non-self-propelled barges from certain survey and certification requirements under the MARPOL Convention (MEPC. 1/Circ. 892)*
- 5) Bestemmelsen medtages af praktiske grunde for at sikre helhed i gengivelse af det internationale regelværk. For Den Europæiske Union reguleres forholdet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesdirektiv 2014/111/EU, og af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1355/2014.
- 6) Der henvises til Procedures for port state control, 2017 Resolution A. 1119(30)
- 7) På MEPC 58 blev det besluttet (MEPC 58/23, stk. 6.10), at regel 12A, med hensyn til ombygning fra enkeltskrogede olietankere til bulk/malm skibe, skal gælde alle bulk/malm skibe, dvs. både nye og eksisterende fuel oil tanke.
- 8) Ved symmetriske tankarrangementer er der kun taget højde for skader i den ene side af skibet. Alle »y« dimensionsberegninger skal derfor foretages for den samme side. Ved asymmetriske tankarrangementer henvises til de forklarende noter vedrørende olieudstrømning ved uheld, som vedtaget af Organisationen ved resolution MEPC. 122(52) og ændret ved resolution MEPC. 146(54).
- 9) Refer to the Recommendation on international performance and test specification for oily-water separating equipment and oil content meters resolution A. 393(X), Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships resolution MEPC. 60(33), 2011 Guidelines and specifications for add-on equipment for upgrading resolution MEPC. 60(33)-compliant oil filtering equipment resolution MEPC. 205(62), or Revised guidelines and specification for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships resolution MEPC. 107(49), as amended by resolution MEPC. 285(70)).
- 10) Refer to the Recommendation on international performance and test specification for oily-water separating equipment and oil content meters resolution A. 393(X), Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships resolution MEPC. 60(33), 2011 Guidelines and specifications for add-on equipment for upgrading resolution MEPC. 60(33)-compliant oil filtering equipment resolution MEPC. 205(62), or Revised guidelines and specification for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships resolution MEPC. 107(49), as amended by resolution MEPC. 285(70)).
- 11) Dette gælder ikke for dansk søterritorium, hvor enhver form for olieudtømming er forbudt, jf. lov om beskyttelse af havmiljøet.
- 12) Der henvises til »Guideline for the use of electronic record books under MARPOL, MEPC. 312(74)»
- 13) Der henvises til appendix III i MARPOL Annex I.
- 14) For olieindholdsmålere installeret i tankskibe bygget før 2. oktober 1986 henvises der til »Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters«, vedtaget ved resolution A. 393(X). For olieindholdsmålere, der indgår i systemer til overvågning og kontrol af udledning, installeret i tankskibe bygget den 2. oktober 1986 eller senere, henvises der til »Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers«, vedtaget ved resolution A. 586(14). For olieindholdsmålere installeret i tankskibe, hvor kølen er lagt, eller hvor skibet er på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. januar 2005 eller senere, henvises der til »Revised Guidelines and specifications«, vedtaget ved resolution MEPC 108(49) ændret ved MEPC 240(65).
- 15) Der henvises til resolution A. 495(XII) mht. standardformat for håndbogen.
- 16) Der henvises til MSC-MEPC. 5/Circ. 5 om »Unified Interpretations on measurement of distances«.
- 17) Der henvises til »Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers« som vedtaget ved MEPC 110(49).
- 18) Der henvises til 2006 ændringerne, vedtaget af Organisationen ved resolution MSC. 216(82).
- 19) Der henvises til »the American Society for Testing and Material's Standard Test Method (Designation D86)«.
- 20) Der henvises til »the American Society for Testing and Material's Specification for Number Four Fuel Oil Design (Designation D396) or heavier«.
- 21) Ved symmetriske tankarrangementer er der kun taget højde for skader i den ene side af skibet. Alle »y« dimensionsberegninger skal derfor foretages for den samme side. Ved asymmetriske tankarrangementer henvises til de forklarende noter vedrørende olieudstrømning ved uheld, som vedtaget af Organisationen ved resolution MEPC. 122(52) som ændret ved MEPC. 146(54).
- 22) Der henvises til de forklarende noter vedrørende olieudstrømning ved uheld, som vedtaget af Organisationen ved resolution MEPC. 122(52) og ændret ved MEPC. 146(54).
- 23)  $\theta$  er den krængningsvinkel, hvor åbninger i overbygninger, som ikke kan lukkes vejrtæt, kommer under vand. Små åbninger, hvor en gradvis vandfyldning ikke kan ske, skal ikke betragtes som åbne.
- 24) Der henvises til afsnit B, kapitel 4, i »International Code of Intact Stability«, 2008 (2008 IS Code), med ændringer; »Guidelines for the Approval of Stability Instruments« (MSC. 1/Circ. 1229), bilag, afsnit 4, med ændringer; og de tekniske standarder, der er defineret i afsnit 1 af »Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers« (MSC. 1/Circ. 1461).
- 25) Der henvises til MARPOL Annex I, Appendices to Unified Interpretations, appendix 4.
- 26) For olieindholdsmålere installeret i tankskibe bygget før 2. oktober 1986 henvises der til »Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters«, vedtaget ved resolution A. 393(X). For olieindholdsmålere, der indgår i systemer til overvågning og kontrol af udledning, installeret i tankskibe bygget den 2. oktober 1986 eller senere, henvises der til »Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers«, vedtaget ved resolution A. 586(14). For olieindholdsmålere installeret i tankskibe, hvor kølen er lagt, eller hvor skibet er på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. januar 2005 eller senere, henvises der til »Revised Guidelines and specifications«, vedtaget ved resolution MEPC 108(49) as amended by MEPC 240(65).
- 27) Der henvises til »Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization« vedtaget ved resolution A. 496(XII) eller »Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization« vedtaget ved resolution A. 586(14) eller »Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization« vedtaget ved resolution MEPC. 108(49) as amended by MEPC 240(65).
- 28) Der henvises til resolution MEPC. 5(XIII) »Specifications for oil/water interface detectors«.
- 29) Der henvises til »Specifications for the design, operation and control of crude oil washing systems« vedtaget ved resolution A. 446(XI) og ændret ved resolution A. 497(XII) og senere ved resolution A. 897(21).
- 30) Dette gælder ikke for dansk søterritorium, hvor enhver form for olieudtømming er forbudt, jf. lov om beskyttelse af havmiljøet.
- 31) Der henvises til regel 38.6.
- 32) Der henvises til resolution MEPC. 3(XII), »Standard format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual«, ændret ved MEPC. 81(43).
- 33) Der henvises til »Guideline for the use of electronic record books under MARPOL, MEPC. 312(74)».

- 34) Der henvises til Appendix III i MARPOL Annex I.
- 35) Der henvises til »Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans adopted by the Organisation by resolution MEPC. 54(32)« som ændret ved MEPC. 86(44).
- 36) Der henvises til »General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants«, som er vedtaget af Organisationen ved resolution A. 851(20) as amended by resolution MEPC. 138(53).
- 37) Der henvises til resolution MEPC. 83(44), »Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities«.
- 38) Der henvises til resolution MEPC. 221(63) guidelines for the development of a regional reception facilities plan.
- 39) Der henvises til resolution MEPC. 83(44), »Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities«
- 40) The MEPC decided, by resolution MEPC. 168(56), that the discharge requirements for the Gulf's area special area set out in regulation 15 and 34 of this Annex would take effect on 1 August 2008.
- 41) Der henvises til »Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs« vedtaget af Organisationen ved resolution MEPC. 139(53) og ændret ved resolution MEPC. 142(54).
- 42) Der henvises til bilag 1, kapitel 7 og Unclos artikel 56, der er gældende og beskriver disse operationer.
- 43) IMO's »Manual on Oil Pollution, Section 1, Prevention« as amended, and the ICS and OCIMF »Ship to Ship Transfer Guide, Petroleum«, fourth edition, 2005.
- 44) Revideret Annex I til MARPOL-konventionen, kapitel 3 og 4 (resolution MEPC. 117(52)); krav om optegnelse af overførsel af bunker og olielast i Oliejournalen og optegnelser, der måtte være krævet af STS-operationsplanen.
- 45) Det nationale kontaktpunkt, der er oplyst i dokument MSC-MEPC. 6. (Circ. 4 af 31. december 2007 eller følgende ændringer hertil.
- 46) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 47) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 48) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 49) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).



## Kontrol med skadelige, flydende stoffer i bulk

<b>Afsnit 1 Generelt</b>	
Regel 1	Definitioner
Regel 2	Anvendelse
S Regel 3	Undtagelser
S Regel 4	Fritagelser
S Regel 5	Ækvivalenser
<b>Afsnit 2 Kategorisering af skadelige, flydende stoffer</b>	
M Regel 6	<i>Kategorisering og angivelse af skadelige, flydende stoffer og andre stoffer</i>
<b>Afsnit 3 Syn og certifikater</b>	
S Regel 7	Syn og udstedelse af certifikat til kemikalietankskibe
S Regel 8	Syn
S Regel 9	Udstedelse og påtegning af certifikat
S Regel 10	Certifikatets gyldighedsperiode
<b>Afsnit 4 Design, konstruktion, arrangement og udstyr</b>	
S Regel 11	Design, konstruktion, udstyr og drift
S Regel 12	Pumper, rør, lossesystemer og sloptanke
<b>Afsnit 5 Udledning af restmængde af skadelige, flydende stoffer</b>	
M Regel 13	Udledning af skadelige, flydende stoffer
S Regel 14	Manual for Procedurer og Arrangementer
S Regel 15	Lastjournal
<b>Afsnit 6 Kontrolforanstaltninger ved havnestater</b>	
S Regel 16	<i>Kontrolforanstaltninger</i>
<b>Afsnit 7 Forebyggelse af forurening ved uheld med skadelige, flydende stoffer</b>	
S Regel 17	Skibsberedskabsplan ved forurening med skadelige, flydende stoffer
<b>Afsnit 8 Modtageanlæg</b>	
M Regel 18	Modtageanlæg og arrangementer i losseterminaler
<b>Afsnit 9 Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen</b>	
Regel 19	Anvendelse
Regel 20	Verifikation af overholdelse
<b>Afsnit 10 Den internationale kode for skibe i polare farvande</b>	
Regel 21	Definitioner
Regel 22	Anvendelse og krav

## **Indledning**

*Dette bilag indeholder bestemmelserne i Annex II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe - MARPOL 73/78 samt senere ændringer.*

*Reglernes administration er fordelt således, at Miljøstyrelsen er ansvarlig for reglerne om udledning, og Søfartsstyrelsen er ansvarlig for reglerne om de tekniske installationer om bord i skibene herunder certifikater, journaler og planer. Denne ansvarsfordeling er angivet ud for hver regel med et »M« for Miljøstyrelsen og et »S« for Søfartsstyrelsen.*

*I forbindelse med gennemførelsen af MARPOL-konventionen i Danmark er der således ud over de bekendtgørelser, som er udstedt af Søfartsstyrelsen også bekendtgørelser, der er udstedt af Miljøministeriet, som også skal følges.*

## **Afsnit 1 Generelt**

### **Regel 1 Definitioner**

I dette bilag gælder følgende definitioner:

**1** »Årsdagen« er den dag og måned i året, som svarer til datoen for udløbet af det internationale certifikat om forebyggelse af forurening ved transport af skadelige, flydende stoffer i bulk.

**2** »Tilhørende rørsystem« betyder rørsystemet for losning, som strækker sig fra tankens sugested til landforbindelsen, og som inkluderer alle skibets rørsystemer, pumper og filtre, som er i direkte forbindelse med lossesystemet.

### **3 Ballastvand**

»Ren ballast« er ballastvand i en tank, som siden den sidst blev anvendt til en last, der indeholdt et stof under kategori X, Y eller Z, er blevet rensset og tømt for resterne efter en sådan rensning i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i dette bilag.

»Separat ballast« er ballastvand i en tank, som er fuldstændig adskilt fra last- og brændselsoliesystemet, og som udelukkende anvendes til at føre ballastvand eller andre ladninger end olie eller skadelige, flydende stoffer, som defineret i denne konvention.

### **4 Kemikaliekoder**

»BCH-koden« (Bulk Chemical Code), er koden for konstruktion og udrustning af skibe, som fører skadelige, kemikalier i bulk, vedtaget ved Resolution MEPC 20(22) af Organisationens komite til beskyttelse af havmiljøet, med ændringer foretaget af Organisationen, forudsat at sådanne ændringer er vedtaget og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i MARPOL-konventionens artikel 16 om ændringsprocedurer, der gælder for tillæg til et bilag.

»IBC-koden« (International Bulk Chemical Code), er den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører skadelige, kemikalier i bulk, vedtaget af Organisationens komite til beskyttelse af havmiljøet ved Resolution MEPC 19(22), med ændringer fra Organisationen, forudsat at sådanne ændringer er vedtaget og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i MARPOL-konventionens artikel 16 vedrørende ændringsprocedurer, der gælder for tillæg til et bilag.

**5** »Vanddybde« er den dybde, der er angivet på søkortet.

**6** »Undervejs« betyder, at skibet sejler på en kurs, der kan omfatte afvigelser fra den korteste direkte rute, og som medvirker til, at enhver udledning spredes over det størst mulige havområde i den udstrækning, det er sejlads mæssigt muligt.

**7** »Flydende stoffer« er de stoffer, hvis damptryk ikke overstiger 280 kPa ved en temperatur på ved 37,8° C.

**8** »Manual« er Manualen for Procedurer og Arrangementer, som er i overensstemmelse med modellen i Appendix IV til MARPOL, Annex II.

**9** »Nærmeste kyst«. Udtrykket »fra nærmeste kyst« betyder fra den basislinje, hvorfra det pågældende territoriums territorialfarvand er fastsat i overensstemmelse med international ret, dog med den tilføjelse, at »fra nærmeste kyst« ud for Australiens nordøstlige kyst betyder: fra en linje trukket

fra punktet 11° sydlig bredde, 142° 08' østlig længde

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 10° 41' sydlig bredde, 145° 00' østlig længde,

derfra til punktet 13° 00' sydlig bredde, 145° 00' østlig længde,

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

derfra til punktet 17° 30' sydlig bredde, 147° 00' østlig længde,

derfra til punktet 21° 00' sydlig bredde, 152° 55' østlig længde,

derfra til punktet 24° 30' sydlig bredde, 154° 00' østlig længde,

derfra til punktet 24° 42' sydlig bredde, 153° 15' østlig længde

på den australske kyst.

**10** »Skadelige, flydende stoffer« er stoffer, der er opført under forureningskategorierne i kapitel 17 eller 18 i den Internationale Bulk Chemical Code, eller som i henhold til bestemmelserne i regel 6.3 midlertidigt er fastsat til at høre under kategori X, Y eller Z.

**11** »ppm« betyder ml/m<sup>3</sup>.

**12** »Rest« betyder ethvert skadeligt, flydende stof, som skal bortskaffes.

**13** »Rest/vand-blanding« er en rest, som af en eller anden årsag er tilføjet vand (f.eks. ved tankrensning eller i ballastvand).

**14** »Skibskonstruktion«

**14.1** »Skib bygget« betyder et skib, hvor kølen er lagt eller hvor skibet har opnået et lignende byggestadium. Et skib, der er ombygget til kemikalietankskib, skal uanset byggedato behandles som et

kemikalietankskib, der er bygget på den dato, hvor ombygningen blev påbegyndt. Denne bestemmelse om ombygning gælder ikke ændringer på et skib, som opfylder begge følgende betingelser:

**14.1.1** skibet er bygget før 1. juli 1986, og

**14.1.2** skibet har certifikat i henhold til »Bulk Chemical Code« til kun at føre de produkter, der i koden er angivet som stoffer med forureningsfare alene.

**14.2** »Et tilsvarende byggestadium« betyder det stadium, hvor:

**14.2.1** et byggeri, der kan identificeres med et bestemt skib, påbegyndes, og

**14.2.2** samling af dette skib er påbegyndt og omfatter mindst 50 tons eller 1% af den anslåede samlede skrogvægt, hvis denne er mindre.

**15** »Størkende/ikke-størkende stoffer«

**15.1** »Størkende stoffer« betyder skadelige, flydende stoffer, som:

**15.1.1** i tilfælde, hvor et stof har et smeltepunkt på mindre end 15°C, har en temperatur på mindre end 5°C over stoffets smeltepunkt ved losningstidspunktet; eller

**15.1.2** i tilfælde, hvor et stof har et smeltepunkt, som er lig med eller større end 15°C, har en temperatur på mindre end 10°C over stoffets smeltepunkt ved losningstidspunktet.

**15.2** »Ikke-størkende stoffer« betyder skadelige, flydende stoffer, som ikke er størkende stoffer.

**16** »Tankskib«

**16.1** »Kemikalietankskib« er et tankskib, som er bygget eller tilpasset til at transportere flydende bulklast med produkter anført i kapitel 17 i IBC-koden;

**16.2** »NLS-tankskib« er et tankskib, som er bygget eller tilpasset til at transportere skadelige, flydende stoffer i bulk, og omfatter tillige et olietankskib, som defineret i bilag 1, når det er certificeret til at transportere en last eller dellast af skadelige, flydende stoffer i bulk.

**17** »Viskositet«

**17.1** »Høj-viskose stoffer« er skadelige, flydende stoffer i kategori X eller Y med en viskositet på eller over 50 mPas ved losningstemperaturen.

**17.2** »Lav-viskose stoffer« er skadelige, flydende stoffer, som ikke er høj-viskose stoffer.

**18** »Audit« betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.

**19** »Auditordning« betyder IMO's auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>1)</sup>

**20** »Implementeringskoden« betyder IMO's kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1070(28).

**21** »Auditstandard« betyder implementeringskoden.

**22** »Elektroniske logbøger« betyder en anordning eller et system, som er godkendt af administrationen, til elektronisk at registrere de krævede registreringer for udledning, overførsler og andre operationer som foreskrevet under dette bilag i stedet for en fysisk logbog.

**23** »Svært opløseligt stof, som flyder«: glat, formbart stof, som opfylder følgende betingelser:

- a. massefylden i havvand er lig med eller mindre end 1025 kg/m<sup>3</sup> ved 20 grader
- b. Damptrykket er mindre end eller lig med 0,3 kPa
- c. Opløseligheden er for flydende stoffer mindre end eller lig med 0,1% og for faste stoffer mindre end eller lig med 10% og
- d. Den kinetiske viskositet er større end 10 cSt ved 20°C«

## **Regel 2 Anvendelse**

**1** Medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, gælder bestemmelserne i dette bilag for alle skibe, der fører skadelige, flydende stoffer i bulk.

**2** Når en last, der er omfattet af bestemmelserne i bilag 1, føres i et lastrum på et NLS-tankskib, gælder tillige de pågældende bestemmelser i bilag 1.

## **S Regel 3 Undtagelser**

**1** Kravene i dette bilag og kapitel 2 i polarkodens del II-A gælder ikke udledning i havet af skadelige, flydende stoffer, når udledningen

**1.1** er nødvendig af hensyn til et skibs sikkerhed eller nødvendigt for at redde menneskeliv til søs, eller

**1.2** sker som følge af skade på et skib eller dets udstyr under forudsætning af,

**1.2.1** at der efter skadens indtræden eller opdagelse af udledningen er blevet taget alle rimelige forholdsregler for at undgå eller mindske udledningen, og

**1.2.2** at skibets reder eller fører ikke har forårsaget skaden forsætlig eller hensynsløst, velvidende at der var fare for en skade, eller

**1.3** sker med Administrationens godkendelse og med det formål at bekæmpe specifikke forureningsuheld for at begrænse forureningsskaden. Enhver sådan udledning skal godkendes af den kontraherende part, inden for hvis jurisdiktion udledningen forventes at finde sted.

## **S Regel 4 Fritagelser**

**1** Når der stilles ændrede krav til en transport på grund af opgradering af et produkts klassificering, gælder følgende:

**1.1** Hvis en ændring til dette bilag og til IBC-koden og BCH- koden nødvendiggør ændringer af konstruktion eller udstyr og installationer på grund af skærpede krav til transport af et stof, kan Administrationen for et fastlagt tidsrum modificere eller udsætte gennemførelse af sådanne ændringer for skibe, som er bygget før ikrafttrædelsen af den pågældende ændring, hvis den umiddelbare håndhævelse af en sådan ændring synes urimelig eller uigennemførlig. Sådanne lempelser skal vurderes i forhold til hvert enkelt stof.

**1.2** En administration, som tillader lempelser i forhold til sådanne ændringer, skal sende en rapport til Organisationen med oplysninger om det pågældende skib, de laster, som skibet kan føre, skibets fartsområde samt begrundelse for lempelsen, som videresendes til de øvrige konventionslande til deres information og eventuelle reaktion. Fritagelser skal angives på det certifikat, der omtales i regel 7 eller 9.

**1.3** Uanset ovennævnte, kan en Administration fritage et skib fra kravene i regel 11, når det er certificeret til at føre vegetabiliske olier, som er identificerede ved den relevante fodnote i kapitel 17 i IBC-koden, forudsat at skibet opfylder følgende betingelser:

**1.3.1** NLS-tankskibe skal opfylde alle krav til et type 3 skib, som fastsat i IBC-koden, bortset fra krav til lasttankenes placering;

**1.3.2** Når denne regel anvendes, skal lasttanke placeres med nedennævnte afstande til klædningen, idet de i hele tankens længde skal være beskyttet af ballasttanke eller rum, der ikke indeholder olie:

**1.3.2.1** tanke eller rum i siden skal anbringes således, at lasttanken er placeret i en afstand til skibets yderklædning (moulded) på mindst 760 mm;

**1.3.2.2** tanke eller rum i dobbeltbunden skal anbringes således, at afstanden mellem lasttankens bund og bundklædningen (moulded) målt i en ret vinkel på klædningen ikke er mindre end  $B/15$  (m) eller 2,0 m ved centerlinjen, alt efter hvad der er mindst. Afstanden skal være mindst 1,0 m.

**1.3.2.3** Det relevante certifikat skal angive den tildelte fritagelse.

**2** Med forbehold for bestemmelserne i stk. 3 kræves bestemmelserne i regel 12, stk. 1, ikke opfyldt for skibe, der er bygget før den 1. juli 1986, som opererer i begrænsede områder efter godkendelse af Administrationen, mellem:

**2.1** havne eller terminaler i et konventionsland, eller

**2.2** konventionslandenes havne eller terminaler.

**3** Bestemmelserne i stk. 2 gælder kun skibe, som er bygget før 1. juli 1986, hvis

**3.1** en tank, der har indeholdt stoffer af kategori X, Y eller Z eller blandinger heraf, hver gang den skal vaskes eller ballastes, renses i henhold til en procedure, som er godkendt af Administrationen i overensstemmelse med MARPOL Annex II, Appendix VI og skyllevandet ledes til et modtageanlæg;

**3.2** efterfølgende skyllevand eller ballastvand udledes til et modtageanlæg eller i havet i overensstemmelse med andre bestemmelser i dette kapitel;

**3.3** der er tilstrækkelige modtageanlæg, som er godkendt af regeringerne i de konventionslande, hvor disse havne og terminaler ligger;

**3.4** Administrationen orienterer Organisationen - med henblik på videreformidling til konventionslandene - om fritagelsens indhold i tilfælde, hvor skibe sejler til havne eller terminaler, der hører under andre konventionslandes jurisdiktion; og

**3.5** certifikatet, som kræves i henhold til dette kapitel, påtegnes med den virkning, at skibet kun kan operere i sådanne begrænsede områder.

**4** Administrationen kan tillade, at skibe, der er konstruerede, så ballastning af lasttanke ikke er nødvendig, og rensning af lasttanke kun er nødvendig ved reparationer eller dokning, fritages fra bestemmelserne i regel 12, såfremt følgende betingelser er opfyldt:

**4.1** skibets design, bygning og udstyr er godkendt af Administrationen under hensyn til skibets sejlads-mæssige formål;

**4.2** al spildevand fra tankrensning, som er udført i forbindelse med en reparation eller dokning, udledes til et modtageanlæg, der er godkendt af Administrationen;

**4.3** certifikatet, som er påkrævet i henhold til dette bilag:

**4.3.1** angiver, at hver lasttank kan føre et begrænset antal stoffer, som er forenelige, og som kan føres på skift i den samme tank, uden at denne skal renses først; og

**4.3.2** angiver den specifikke begrundelse for fritagelsen;

**4.4** skibet har en Manual om bord, som er godkendt af Administrationen; og

**4.5** Administrationen orienterer Organisationens med henblik på videreformidling til konventionslandene om fritagelsens indhold i tilfælde, hvor skibe sejler til havne eller terminaler, der hører under andre konventionslandes jurisdiktion.

## **S Regel 5 Ækvivalenser**

**1** Administrationen kan give tilladelse til montering af alle former for udstyr, materialer, indretninger eller apparater i et skib som alternativ til, hvad der kræves i henhold til dette kapitel, såfremt udstyret, materialerne, indretningerne eller apparaterne er mindst lige så effektive som det, der kræves i henhold til dette kapitel. Denne bemyndigelse til Administrationen skal ikke udstrække sig til at erstatte konstruktionsmæssige krav med operationelle procedurer i forbindelse med kontrollen med udledning af skadelige, flydende stoffer, som foreskrevet i bestemmelserne i dette kapitel.

**2** Administrationen, som i henhold til stk. 1 tillader udstyr, materialer, indretninger eller apparater som alternativer til kravene i dette kapitel, skal informere Organisationens herom med henblik på videreformidling til de øvrige konventionslande.

**3** Uanset bestemmelserne i stk. 1 og 2 skal konstruktionen og udstyret i gastankskibe, som er certificerede til at transportere skadelige, flydende stoffer opført i den relevante Gas Carrier Code, være ækvivalent med konstruktions- og udstyrskraverne i regel 11 og regel 12 i dette kapitel, forudsat at gastankskibet

**3.1** har et certifikat om egnethed, Certificate of Fitness, i overensstemmelse med den relevante Gas Carrier Code for skibe, som er certificeret til at føre flydende gas i bulk;

**3.2** har et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening ved transport af skadelige, flydende stoffer i bulk, hvoraf det fremgår, at gastankskibet kun må føre skadelige, flydende stoffer, som er angivet i den relevante Gas Carrier Code;

**3.3** har separate ballast arrangementer;

**3.4** er udstyret med pumpe- og rørsystemer, der er godkendt af Administrationen, som skal sikre, at mængden af rester fra lasten i tanken og i de tilhørende rørsystemer efter losning ikke overstiger den mængde, der er angivet i regel 12.1, 12.2 eller 12.3; og

**3.5** har en Manual, som er godkendt af Administrationen, der sikrer, at rester fra lasten ikke blandes med vand, og at rester fra lasten bliver i tanken efter ventilationsprocessen har fundet sted, som foreskrevet i Manualen.

## **Afsnit 2 Kategorisering af skadelige, flydende stoffer**

### **M Regel 6 Kategorisering og angivelse af skadelige, flydende stoffer og andre stoffer**

1 Ved anvendelse af dette kapitels bestemmelser inddeles skadelige, flydende stoffer i fire kategorier:

**1.1** Kategori X - skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udledt i havet ved tankrensning eller ved udledning af ballast, ville frembyde stor fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed og derfor berettiger til et forbud mod udledning i havet.

**1.2** Kategori Y - skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udledt i havet ved tankrensning eller ved udledning af ballast, ville frembyde fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed eller ville volde skade på havenes rekreative værdier eller være til gene for anden retmæssig udnyttelse af havet og derfor berettiger til en begrænsning i metoden og mængden af udledning i havet.

**1.3** Kategori Z - skadelige, flydende stoffer, som, hvis de blev udledt i havet ved tankrensning eller ved udledning af ballast, ville frembyde en mindre fare enten for havenes ressourcer eller den menneskelige sundhed og derfor berettiger nogle mindre restriktioner for metoden og mængden af udledning i havet.

**1.4** Andre stoffer - stoffer anført som OS (Other Substances) i kolonnen med forureningskategorier i kapitel 18 i IBC-koden, som er vurderet til at falde uden for Kategori X, Y eller Z, fordi de ikke på nuværende tidspunkt anses for at udgøre en risiko for havets ressourcer, den menneskelige sundhed, havenes rekreative værdier eller for at være til gene for anden retmæssig udnyttelse af havet, hvis de blev udledt i havet ved tankrensning eller ved udledning af ballast. Udledning af bilge- og ballastvand eller andre rester eller blandinger, der kun indeholder stoffer, der er anført som OS, er ikke underlagt kravene i dette kapitel.

2 Retningslinjer til brug ved klassifikationen af skadelige, flydende stoffer er givet i MARPOL Annex II, Appendix I

3 Hvis der er ønske om at transportere et flydende stof, som ikke er blevet klassificeret i henhold til stk. 1 i denne regel, skal regeringerne i de konventionslande, som berøres af den påtænkte transport, foretage og enes om en midlertidig vurdering af den påtænkte transport på grundlag af de i stk. 2 omtalte retningslinier. Før der er opnået fuld enighed mellem de berørte regeringer, må stoffet ikke transporteres. Den Administration, der har taget initiativ til en aftale, skal så hurtigt som muligt, og senest 30 dage efter aftalen er indgået, underrette Organisationen med detaljerede oplysninger vedrørende stoffet og den midlertidige vurdering, så oplysningerne kan videregives alle kontraherende parter til orientering. Organisationen opretholder et register, hvor den foreløbige vurdering af sådanne stoffer anføres, indtil de officielt er blevet inkluderet i IBC-koden.

## **Afsnit 3 Syn og certifikater**

### **S Regel 7 Syn og udstedelse af certifikat til kemikalietankskibe**

1 Uanset bestemmelserne i regel 8, 9 og 10 skal kemikalietankskibe, der er blevet synet og har fået udstedt certifikat af et konventionsland i henhold til bestemmelser i IBC-koden eller BCH-koden, anses for at opfylde bestemmelserne i dette kapitel, og det certifikat, der er udstedt i henhold til den pågældende kode, skal have samme gyldighed og nyde samme anerkendelse som et certifikat, der er udstedt i henhold til regel 9.

### **S Regel 8 Syn**



**1** Skibe, der fører skadelige, flydende stoffer i bulk, skal underkastes nedenfor anførte syn:

**1.1** Et første syn før skibet sættes i fart, eller før det i regel 9 foreskrevne certifikat udstedes første gang, som skal omfatte et fuldstændigt syn af dets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer, i den udstrækning skibet omfattes af dette bilag. Dette syn skal være så effektivt, at det sikrer, at skibets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder dette bilags bestemmelser.

**1.2** Et fornyelsessyn med mellemrum, hvis længde fastsættes af Administrationen, og som ikke må overstige 5 år, undtagen hvor regel 10, stk. 2, 5, 6 eller 7 finder anvendelse. Fornyelsessynet skal udføres, så det kan konstateres, at skibets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder dette bilags bestemmelser.

**1.3** Et mellemliggende syn indenfor 3 måneder før eller efter 2-årsdagen eller indenfor 3 måneder før eller efter 3-årsdagen for certifikatets udstedelse. Synet skal foretages samtidigt med et af de årlige syn, der er specificeret i stk. 1.4 i denne regel. Synet skal sikre, at udstyret og de dermed forbundne pumpe- og rørsystemer fuldt ud opfylder de pågældende forskrifter i dette bilag og er i god driftsmæssig stand. Det i henhold til regel 9 udstedte certifikat skal forsynes med påtegning om sådanne mellemliggende syn.

**1.4** Et årligt syn indenfor 3 måneder før eller efter årsdagen for certifikatets udstedelse, som omfatter et generelt syn af konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer, som der er henvist til i stk. 1.1, for at sikre, at det er blevet vedligeholdt i henhold til stk. 3 i denne regel, og at det vedbliver med at være tilfredsstillende for den fart, skibet er beregnet til. Det i henhold til regel 9 udstedte certifikat skal forsynes med påtegning om sådanne årlige syn.

**1.5** Yderligere syn skal afholdes enten helt eller delvist efter en reparation, som foretages på baggrund af de undersøgelser, der er foreskrevet i stk. 3 i denne regel, eller når vigtige reparationer eller fornyelser foretages. Synet skal udføres så det sikres, at de nødvendige reparationer eller fornyelser er blevet foretaget 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 bilag.

**2.1** Syn af skibe, der foretages med henblik på håndhævelsen af bestemmelser i dette bilag, skal udføres af Administrationens embedsmænd. Dog kan Administrationen overdrage syn til inspektører, der er udnævnt til formålet eller til organisationer, der er anerkendt af den.

**2.2** Sådanne organisationer, herunder klassifikationsselskaber, skal autoriseres af Administrationen<sup>2)</sup> i overensstemmelse med bestemmelserne i MARPOL-konventionen og med »Code for Recognized Organizations« (RO-koden), der består af del 1 og del 2 (hvis bestemmelser skal anses for obligatoriske) og del 3 (hvis bestemmelser skal anses for vejledende), som vedtaget af Organisationen ved resolution MEPC. 237(65), som kan blive ændret af Organisationen, forudsat at:

1) ændringerne til del 1 og del 2 af RO-koden er vedtaget, trådt i kraft og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL-konventionen vedrørende ændringsproceduren, som finder anvendelse for dette kapitel,

2) ændringer til RO-kodens del 3 er vedtaget af miljøkomitéen (MEPC) i overensstemmelse med dennes forretningsorden, og

3) eventuelle ændringer som nævnt i pkt. 1 og 2 ovenfor, der er vedtaget af søsikkerhedskomiteén (MSC) og miljøkomitéen (MEPC) er identiske og træder i kraft eller bringes til virkning på samme tidspunkt, alt efter hvad der måtte være hensigtsmæssigt.

**2.3** En Administration, der udnævner inspektører eller anerkendte organisationer til at udføre syn og inspektioner som nævnt i stk. 2.1, skal som minimum bemyndige enhver udnævnt inspektør eller anerkendt organisation til:

**2.3.1** at kræve reparation af et skib, og

**2.3.2** udføre syn og inspektioner efter anmodning fra behørig myndigheder i et konventionslands havn.

**2.4** Administrationen skal underrette Organisationen om de specifikke ansvarsområder og betingelser for den myndighed, der er tildelt de udnævnte inspektører eller de anerkendte organisationer, og disse oplysninger skal videregives til de kontraherende parter til information for deres embedsmænd.

**2.5** Når en udnævnt inspektør eller anerkendt organisation fastslår, at skibets stand med tilhørende udstyr ikke i det væsentlige svarer til oplysningerne i certifikatet, eller at skibet er i en sådan tilstand, at det ikke er egnet til at fortsætte til søs uden at frembyde en urimelig fare for havmiljøet, skal den pågældende inspektør eller organisation omgående sørge for, at der foretages en udbedring af fejlen, og i rette tid underrette Administrationen. Hvis der ikke foretages en sådan udbedring, bør certifikatet inddrages og Administrationen underrettes omgående; såfremt skibet befinder sig i et andet konventionsland, skal de behørig havnemyndigheder i det pågældende konventionsland omgående underrettes. Når en embedsmand fra Administrationen, en udnævnt inspektør eller anerkendt organisation har underrettet de behørig havnemyndigheder i det pågældende konventionsland, skal konventionslandets regering yde den nødvendige bistand til vedkommende embedsmand, inspektør eller organisation til udførelse af deres forpligtelser i henhold til denne regel. I dette tilfælde skal det pågældende konventionslands regering træffe foranstaltninger, der sikrer, at skibet ikke sejler, før det kan fortsætte til søs eller forlade havnen for at fortsætte til det nærmeste reparationsværft uden at frembyde en urimelig fare for havmiljøet.

**2.6** I alle tilfælde påtager Administrationen sig det fulde ansvar for synets fuldstændighed og effektivitet og forpligter sig til at sikre de nødvendige forholdsregler til opfyldelse af denne forpligtelse.

**3.1** Skibets stand med tilhørende udstyr skal opretholdes, så det er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel for at sikre, at skibet i alle henseender forbliver egnet til at fortsætte til søs uden at frembyde nogen urimelig fare for havmiljøet.

**3.2** Når et syn efter stk. 1 i denne regel er gennemført, må der ikke foretages nogen ændring af skibets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger eller materialer, som er omfattet af synet, uden godkendelse af Administrationen bortset fra direkte udskiftning af sådan udstyr og tilbehør.

**3.3** Hvis der sker et uheld med et skib, eller hvis der opdages en fejl, som væsentligt berører skibets stand eller virkningen af udstyr omfattet af dette kapitel, skal skibets fører eller reder ved førstgivne lejlighed aflægge rapport til Administrationen, den anerkendte organisation eller den udnævnte inspektør, der er ansvarlig for udstedelsen af det relevante certifikat, som derefter skal sørge for, at der foretages undersøgelser, der kan fastlægge, hvorvidt et syn, som påkrævet i henhold til denne regels stk. 1, er nødvendigt. Hvis skibet befinder sig i en anden konventionslands havn, skal føreren eller rederen ligeledes omgående underrette de behørig myndigheder i den pågældende stats havn, og den udnævnte inspektør eller anerkendte organisation skal forvise sig om, at der er aflagt den krævede rapport.

## **S Regel 9 Udstedelse og påtegning af certifikat**

**1** Efter at der har været afholdt syn i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 8, skal der udstedes et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening ved transport af skadelige, flydende stoffer i

bulk, til ethvert skib, der fører disse stoffer i bulk, og som går i fart til havne eller terminaler under andre konventionslandes jurisdiktion.

**2** Et sådant certifikat udstedes af Administrationen eller af en person eller organisation, som er behørigt bemyndiget af denne. I alle tilfælde påtager Administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet.

**3.1** Et konventionslands regering kan efter anmodning fra Administrationen afholde syn på et skib og, hvis den finder det godtgjort, at dette bilags bestemmelser er overholdt, udstede eller bemyndige udstedelse af et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening ved transport af skadelige, flydende stoffer i bulk til skibet og, hvor det er nødvendigt, påtegne eller bemyndige påtegning af certifikatet i overensstemmelse med dette bilag.

**3.2** En kopi af certifikatet og af synsrapporten skal så hurtigt som muligt sendes til den Administration, der har anmodet om synet.

**3.3** 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 stk. 1 i denne regel.

**3.4** Der må ikke udstedes et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening ved transport af skadelige, flydende stoffer i bulk til et skib, som er berettiget til at føre en ikke-kontraherende stats flag.

**4** Det internationale certifikat om forebyggelse af forurening ved transport af skadelige, flydende stoffer i bulk skal udfærdiges i overensstemmelse med den model, der er anført i MARPOL, Annex II, Appendix III<sup>3)</sup> og skal som minimum være på engelsk, fransk eller spansk. Indførsel på et sprog, som er officielt i det land, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal have forret i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser.

## **S Regel 10 Certifikatets gyldighedsperiode**

**1** Et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening ved transport af skadelige, flydende stoffer i bulk skal udstedes for en periode fastsat Administrationen, der ikke må overstige 5 år fra udstedelsesdatoen.

**2.1** Uanset bestemmelserne i stk. 1 i denne regel skal det nye certifikat, når fornyelsessynet er udført inden for 3 måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, 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.

**2.2** Når fornyelsessynet er udført efter udløbsdatoen af det eksisterende certifikat, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afholdt til en dato, som ikke må overstige 5 år fra udløbsdatoen af det eksisterende certifikat.

**2.3** Når fornyelsessynet er afholdt mere end 3 måneder før udløbsdatoen af det eksisterende certifikat, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afholdt til en dato, som ikke må overstige 5 år fra den dato hvor fornyelsessynet 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 er omtalt i regel 8.1.3 og 8.1.4 i dette kapitel, afholdes, når certifikatet udstedes med en gyldighedsperiode på 5 år.

**4** Hvis fornyelsessynet 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 måneder fra udløbs datoen.

**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 gives 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 fornyelsessynet 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. Når fornyelsessynet er foretaget, kan det nye certifikat være gyldigt til en dato, som ikke overstiger 5 år fra den dato, det eksisterende certifikat havde, 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. 2.2, stk. 5 eller stk. 6 i denne regel. I disse særlige tilfælde må det nye certifikats gyldighedsperiode ikke overstige 5 år fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afholdt.

**8** Hvis et årligt eller mellemliggende syn er afholdt før den periode, som er anført i regel 8, gælder følgende:

**8.1** Den årlige synsdato på certifikatet skal ændres ved påtegningen til en dato, som ikke må være mere end 3 måneder senere end den dato, hvor synet blev afholdt;

**8.2** de efterfølgende årlige og mellemliggende syn, som er krævet i henhold til regel 8, skal afholdes med mellemrum, som anført i denne regel, og

**8.3** udløbsdatoen kan forblive uændret, forudsat at et eller flere årlige eller mellemliggende syn afholdes, så det maksimale tidsrum mellem synene, som anført i regel 8, ikke overskrides.

**9** Et certifikat, som er udstedt i henhold til regel 9, er ugyldigt i enhver af følgende tilfælde:

**9.1** hvis de foreskrevne syn ikke er afholdt inden for de perioder, som er anført i regel 8.1;

**9.2** hvis certifikatet ikke er påtegnet i henhold til regel 8.1.3 og 8.1.4;

**9.3** hvis et skib overføres til et andet lands flag. Et nyt certifikat må kun udstedes, når regeringen, der udsteder det nye certifikat, finder det godtgjort, at skibet fuldt ud opfylder kravene i regel 8.3.1 og 8.3.2. 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 give 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.

## **Afsnit 4 Design, konstruktion, arrangement og udstyr**

### **S Regel 11 Design, konstruktion, udstyr og drift**

1 Konstruktionen, bygningen, udstyret og driften af skibe, der fører skadelige, flydende stoffer anført i kapitel 17 i IBC-koden, skal opfylde følgende koder, for at mindske ukontrolleret udledning i havet af sådanne stoffer:

1.1 IBC-koden, hvis kemikalietankskibet er bygget den 1. juli 1986 eller senere;

1.2 BCH-koden, i den udstrækning det er nævnt i kodens regel 1.7.2, for

1.2.1 skibe, for hvilke byggekontrakten er indgået den 2. november 1973 eller senere, men som er bygget før den 1. juli 1986, og som går i fart til havne eller terminaler under en anden konventionslands jurisdiktion, og

1.2.2 skibe, der er bygget den 1. juli 1983 eller senere men før den 1. juli 1986, som kun går i fart mellem havne eller terminaler inden for den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre.

1.3 BCH-koden, i den udstrækning det er nævnt i denne kodes regel 1.7.3, for

1.3.1 skibe, for hvilke byggekontrakten er indgået før den 2. november 1973, og som går i fart til havne eller terminaler under en anden konventionslands jurisdiktion, og

1.3.2 skibe, der er bygget før den 1. juli 1983, som kun går i fart mellem havne eller terminaler inden for den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre.

2 For alle andre skibe end kemikalietankskibe og gastankskibe, der fører skadelige, flydende stoffer anført i kapitel 17 i IBC-koden, skal Administrationen etablere behørig foranstaltninger, baseret på retningslinier, der er udformet af Organisationen,<sup>4)</sup> for at mindske ukontrolleret udledning i havet af sådanne stoffer.

## **S Regel 12 Pumper, rør, lossesystemer og sloptanke**

1 Alle skibe, der er bygget før den 1. juli 1986, skal forsynes med pumpe- og rørsystemer, som sikrer, at hver enkelt tank, der er beregnet til at føre et kategori X- eller Y-stof, ikke indeholder en restmængde, der overstiger 300 liter i tanken og dens tilhørende rørsystem, og at hver enkelt tank, der er beregnet til at føre et kategori Z-stof, ikke indeholder en restmængde, der overstiger 900 liter i tanken og dens tilhørende rørsystem. Der skal udføres en funktionstest i overensstemmelse med MARPOL, Annex II, Appendix V

2 Alle skibe, der er bygget den 1. juli 1986 eller senere men før 1. januar 2007, skal forsynes med pumpe- og rørsystemer, som sikrer, at hver enkelt tank, der er beregnet til at føre et kategori X- eller Y-stof, ikke indeholder en restmængde, der overstiger 100 liter i tanken og dens tilhørende rørsystem, og at hver enkelt tank, der er beregnet til at føre et kategori Z-stof, ikke indeholder en restmængde, der overstiger 300 liter i tanken og dens tilhørende rørsystem. Der skal udføres en funktionstest i overensstemmelse med MARPOL, Annex II, Appendix V

3 Alle skibe, der er bygget den 1. januar 2007 eller senere, skal forsynes med pumpe- og rørsystemer, som sikrer, at hver enkelt tank, der er beregnet til at føre et kategori X-, Y- eller Z-stof, ikke indeholder en restmængde, der overstiger 75 liter i tanken og dens tilhørende rørsystem. Der skal udføres en funktionstest i overensstemmelse med MARPOL, Annex II, Appendix V

4 Skibe, bygget før den 1. januar 2007, der ikke er kemikalietankskibe, og som ikke kan opfylde kravene i stk. 1 og 2 for pumper og rørsystemer for kategori Z-stof, skal ikke opfylde krav om restmængder. Kravene betragtes som opfyldt, såfremt tanken er tømt så meget som praktisk muligt.

**5** Funktionstest af pumper, jf. stk. 1, 2 og 3, skal godkendes af Administrationen. Test af pumper skal benytte vand som testmiddel.

**6** Skibe, der er beregnet til at føre kategori X-, Y- og Z-stoffer, skal være forsynet med udløb under vandlinien.

**7** For skibe, som er bygget før 1. januar 2007 og beregnet til at føre kategori Z-stof, er udløb under vandlinien ikke påkrævet som i stk. 6 i denne regel.

**8** Udløb under vandlinien skal placeres inden for lastafsnittet i nærheden af skibs kimmingen og skal arrangeres således, at genindtag af rest/vand-blanding i skibets søvandsindtag undgås.

**9** Udløb under vandlinjen skal arrangeres således, at rest/vand-blandinger, som udledes i havet, ikke passerer igennem skibets grænselag. Når udledning sker vinkelret på skibets yderklædning, skal diameteren af udløbet være mindst:

$$d = Q_d / 5L_d$$

hvor:

$d$  = mindste diameter af udløbet (m)

$L_d$  = afstand fra den forreste perpendicular til udløbet (m)

$Q_d$  = den maksimale udstrømningshastighed gennem udløbet, som skibet må anvende til udledning af rest/vand-blanding ( $m^3/h$ ).

**10** Når udledning sker ved en anden vinkel i forhold til skibets yderklædning, skal ovennævnte forhold ændres ved at benytte den vinkelrette komponent af  $Q_d$  i udtrykket.

## **11 Sloptanke**

Selvom dette bilag ikke stiller krav om særlige sloptanke, kan disse være nødvendige for bestemte rensningsprocesser. Det er tilladt at anvende lasttanke som sloptanke.

## **Afsnit 5 Udledning af restmængde af skadelige, flydende stoffer**

### **M Regel 13 Udledning af skadelige, flydende stoffer**

I henhold til bestemmelserne i regel 3 skal udledning af restmængder af skadelige, flydende stoffer eller af ballastvand, tankskyllevand eller andre blandinger, der indeholder sådanne stoffer, ske i overensstemmelse med nedenstående bestemmelser.

#### **1 Udledningsbestemmelser**

**1.1** Udledning i havet af stoffer, der hører under kategori X, Y, eller Z eller af stoffer, der midlertidigt er vurderet som hørende under en sådan kategori, eller af ballastvand, tankskyllevand eller andre blandinger, der indeholder sådanne stoffer, er forbudt, med mindre sådanne udledninger sker i overensstemmelse med de gældende operationelle krav i dette bilag.

**1.2** Før tankrensings- eller udledningsproceduren udføres i overensstemmelse med denne regel, skal den pågældende tank tømmes mest muligt i overensstemmelse med proceduren beskrevet i Manualen.

**1.3** Stoffer, som ikke er kategoriseret eller midlertidigt vurderet, jf. regel 6 i dette bilag, eller ballastvand, tankskyllevand eller andre blandinger, der indeholder sådanne stoffer, må ikke transporteres eller udledes i havet.

## **2 Udledningskriterier**

**2.1** Når det efter denne regel er tilladt at udlede restmængder af stoffer i kategori X, Y og Z, eller af stoffer, som er blevet midlertidigt vurderet som disse, eller tilladt at udlede ballastvand, tankskyllevand eller andre blandinger, der indeholder sådanne stoffer, gælder følgende:

**2.1.1** skibet skal gøre mindst 7 knobs fart undervejs, såfremt det fremdrives ved egen kraft, eller mindst 4 knob, såfremt det ikke fremdrives ved egen kraft,

**2.1.2** udledning skal ske under vandlinjen med en udstrømningshastighed, der ikke overstiger den tilladte hastighed beregnet for afløbet, og

**2.1.3** udledning skal ske i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst og på en vanddybde af mindst 25 meter.

**2.2** For skibe, som er bygget før den 1. januar 2007, er udledning under vandlinjen ikke påkrævet for restmængder af stoffer i kategori X, Y og Z, eller af stoffer, som er blevet midlertidigt vurderet som disse, eller påkrævet for ballastvand, tankskyllevand eller andre blandinger, der indeholder sådanne stoffer.

**2.3** For så vidt angår kategori Z-stof kan Administrationen se bort fra kravet i stk. 2.1.3 om en afstand på mindst 12 sømil fra den nærmeste kyst for de skibe, som kun er i fart i farvande, der er underlagt den flagstat, hvis flag skibet er berettiget at føre. Derudover kan Administrationen frafalde det samme krav vedrørende afstanden på mindst 12 sømil fra den nærmeste kyst for et specifikt skib, som er berettiget til at føre deres flag, når det er i fart i farvande, der hører under en tilstødende stats suverænitet eller jurisdiktion, og efter at der er indgået en skriftlig aftale mellem de to involverede kyststater, forudsat, at en tredje part ikke vil blive påvirket. Oplysning om en sådan aftale skal sendes til Organisationen inden for en periode af 30 dage, for derefter at blive sendt videre til konventionslandene til orientering og eventuel handling.

## **3 Udluftning af ladningsrester**

Udluftning foretaget efter en af Administrationen godkendt fremgangsmåde kan benyttes til fjernelse af ladningsrester fra en tank. En sådan fremgangsmåde skal være i overensstemmelse med MARPOL, Annex II, Appendix VII. Vand, der efterfølgende påfyldes tanken, anses for værende rent og er ikke underlagt kravene om udledning i dette bilag.

## **4 Fritagelse fra tankrensning**

Efter anmodning fra skibets fører kan regeringen i modtagerlandet fritage et skib fra tankrensning, såfremt det godtgøres:

**4.1** at den lossede tank genlastes med samme stof eller et andet stof, der er foreneligt med det tidligere, og at tanken ikke bliver rensset eller får tilført ballast forud for lastningen, eller

**4.2** at den lossede tank hverken renses eller får tilført ballast til søs. Tankrensning, som angivet i denne regels bestemmelser, skal foretages i en anden havn, forudsat at det er blevet bekræftet skriftligt, at der i den pågældende havn findes et modtageanlæg, og at dette er egnet til formålet, eller

**4.3** at lastrester fjernes ved en udluftningsmetode, der er godkendt af Administrationen i overensstemmelse med MARPOL, Annex II, Appendix VII.

## **5 Brug af rensmidler og tilsætningsstoffer**

**5.1** Når et andet middel end vand, som for eksempel mineral olie eller klorholdigt opløsningsmiddel, benyttes til at rense en tank, skal udledning ske i overensstemmelse med de bestemmelser i bilag 1 eller bilag 2, som ville gælde, hvis dette middel havde været ført som last. Tankrensingsprocedurer, der inkluderer brugen af et sådan middel, skal angives i Manualen og godkendes af Administrationen.

**5.2** Når små mængder rensmidler tilsættes vand for at gøre tankrensningen lettere, må der ikke anvendes stoffer af forureningskategori X med undtagelse af de bestanddele, der er hurtigt biologisk nedbrydelige, og tilsat i en koncentration, der ikke overstiger 10%. Der gælder ingen yderligere begrænsninger udover de, der gælder for den foregående last.

## **6 Udledning af stoffer i kategori X**

Under forudsætning af opfyldelse af stk. 1 gælder:

**6.1** Hvis en tank, der har indeholdt kategori X-stof, er blevet losset, skal den renses, inden skibet forlader havnen. Resterne skal udledes til et modtageanlæg, indtil koncentrationen af stoffet er nede på eller under 0,1% (vægt). Når det krævede koncentrationsniveau er nået, skal rester af tankskyllevandet udledes til modtageanlægget, indtil tanken er tom. Fyldestgørende beskrivelser af sådanne operationer skal indføres i lastjournalen og påtegnes af inspektøren, jf. regel 16, stk. 1.

**6.2** Vand, som efterfølgende fyldes i tanken, kan udledes i havet i overensstemmelse med kriterierne i regel 13, stk. 2.

**6.3** I tilfælde hvor et modtagende konventionslands regering er indforstået med, at det er praktisk umuligt at måle koncentrationen af stoffet i spildevandet uden at forårsage, at skibet blive unødigt forsinket, kan dette konventionsland acceptere en alternativ metode til at bestemme den koncentration, der er angivet i regel 13.6.1.1, forudsat at:

**6.3.1** tanken er renses efter en procedure godkendt af Administrationen i overensstemmelse med MARPOL, Annex II, Appendix VI og

**6.3.2** fyldestgørende optegnelser er indført i lastjournalen og påtegnet af en inspektør, jf. regel 16, stk. 1.

## **7 Udledning af stoffer i kategori Y og Z**

**7.1** Under forudsætning af opfyldelse af stk. 1 gælder:

**7.1.1** Udledning af rester af stoffer, der hører under kategori Y eller Z, skal ske i henhold til kriterierne i regel 13, stk. 2.

**7.1.2** Såfremt losning af stoffer, der hører under kategori Y eller Z, ikke udføres i overensstemmelse med Manualen, skal tankrensning foretages, inden skibet forlader havnen, med mindre der er gennemført alternative foranstaltninger, som er godkendt af en inspektør, jf. regel 16, stk. 1, for at fjerne lastrester i skibet i et omfang, som opfylder dette bilag. Det fremkomne tankskyllevand skal udledes til et modtageanlæg i havnen eller en anden havn med et velegnet modtageanlæg, forudsat at det er blevet bekræftet skriftligt, at der i den pågældende havn findes et modtageanlæg, og at dette er egnet til formålet.

**7.1.3** For høj-viskose eller størkende stoffer af kategori Y gælder:



**7.1.3.1** Der skal anvendes en tankrensningprocedure som specificeret i MARPOL, Annex II, Appendix VI,

**7.1.3.2** rest/vand-blandinger fra tankrensningen skal udledes til et modtageanlæg, indtil tanken er tom; og

**7.1.3.3** vand, der efterfølgende fyldes i tanken, kan udledes i havet i overensstemmelse med udledningskriterierne i regel 13, stk. 2.

**7.1.4** For stoffer af kategori Y, der er svært opløselige stoffer, der flyder, og som enten har en viskositet lig med eller større end 50 mPa.s ved 20° C, eller et smeltepunkt lig med eller større end 0° C, som identificeret i '16.2.7' kolonne 'o' i kapitel 17 i IBC koden, gælder følgende for områder nævnt i paragraf 9:

- 1) Der skal anvendes en tankrensningprocedure, som specificeret i MARPOL annex II, appendix VI.
- 2) Rest- og vandblandinger fra tankrensningen genereret i forbindelse med en losseoperation skal udtømmes til et modtageanlæg i den havn, hvor der sker losning, indtil tanken er tom.
- 3) Vand, der efterfølgende fyldes i tanken, kan udtømmes i havet i overensstemmelse med kravene i regel 13, stk. 2.

## **7.2** Operationelle krav til indtag og udledning af ballastvand

**7.2.1** Efter losning og hvis nødvendigt efter tankrensning kan en lasttank fyldes med ballastvand. Kriterier for udledning af ballastvand er fastsat i regel 13, stk. 2.

**7.2.2** Ballastvand, som er fyldt i en lasttank, der har været rensset i et sådant omfang, at ballastvandet indeholder mindre end 1 ppm af det stof, som tanken har indeholdt, må udledes i havet uden hensyn til udtømningshastigheden, skibets fart eller placeringen af udløbet, forudsat at skibet ikke er mindre end 12 sømil fra den nærmeste kyst og befinder sig i et farvand, der ikke er mindre end 25 meter dybt. Den påkrævede renhed er opnået, når en tankrensning, som præciseret i MARPOL, Annex II, Appendix VI er blevet udført, og tanken efterfølgende er blevet vasket med en komplet arbejdsgang af tankrensningssystemet - for skibe bygget før 1. juli 1994 - eller med en vandmængde, der ikke er mindre end den, der beregnes når  $k = 1,0$ .

**7.2.3** Udledning i havet af ren eller separat ballastvand er ikke underlagt kravene i dette bilag.

## **8** Udledning i det Antarktiske område

**8.1** «Det Antarktiske område» er havområdet syd for 60° sydlig bredde.

**8.2** I det Antarktiske område er udledning af skadelige, flydende stoffer eller sådanne blandinger ikke tilladt.

## **9.** Områder, hvor regel 13.7.1.4 er gældende:

**9.1** De nordvesteuropæiske havområder - Nordsøen og dets tilsejlingsfarvande, Det Irske Hav og dets tilsejlingsfarvande, Det Keltiske Hav, Den Engelske Kanal og dets tilsejlingsfarvande og en del af det nordøstatlantiske havområde i umiddelbar nærhed af det vestlige Irland. Området er afgrænset af linjerne gennem følgende punkter:

Fra punktet 48°27' nordlig bredde på den franske kyst,

derfra til punktet 48°27' nordlig bredde, 006°25' vestlig længde,

derfra til punktet 49°52' nordlig bredde, 007°44' vestlig længde,  
derfra til punktet 50°30' nordlig bredde, 012° vestlig længde,  
derfra til punktet 56°30' nordlig bredde, 012° vestlig længde,  
derfra til punktet 62° nordlig bredde, 003° vestlig længde,  
derfra til punktet 62° nordlig bredde på den norske kyst, og  
derfra til 57°44.8'' nordlig bredde på den danske og den svenske kyst.

**9.2** Østersøområdet - 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.

**9.3** De vesteuropæiske havområder, der dækker Storbritannien, Irland, Belgien, Frankrig, Spanien og Portugal fra Shetlandsøerne i nord til Kap S., Vicente i syd og tilsejlingerne til Den Engelske Kanal. Området er afgrænset af linjerne gennem følgende punkter:

58°30' nordlig bredde på den engelske kyst

Fra punktet 58°30' nordlig bredde, 000° vestlig længde,  
derfra til punktet 62° nordlig bredde, 000° vestlig længde,  
derfra til punktet 62° nordlig bredde, 003° vestlig længde,  
derfra til punktet 56°30' nordlig bredde, 012° vestlig længde,  
derfra til punktet 54°40'40.9'' nordlig bredde 015° vestlig længde,  
derfra til punktet 50°56'45.3'' nordlig bredde, 015° vestlig længde,  
derfra til punktet 48°27' nordlig bredde, 006°25' vestlig længde,  
derfra til punktet 48°27' nordlig bredde, 008° vestlig længde,  
derfra til punktet 44°52' nordlig bredde 003°10' vestlig længde,  
derfra til punktet 44°52' nordlig bredde, 010° vestlig længde,  
derfra til punktet 44°14' nordlig bredde, 011°34' vestlig længde,  
derfra til punktet 42°55' nordlig bredde, 012°18' vestlig længde,  
derfra til punktet 41°50' nordlig bredde, 011°34' vestlig længde,  
derfra til punktet 37°00' nordlig bredde, 009°49' vestlig længde,  
derfra til punktet 36°20' nordlig bredde, 009°00' vestlig længde,  
derfra til punktet 36°20' nordlig bredde, 007°47' vestlig længde,  
derfra til punktet 37°10' nordlig bredde, 007°25' vestlig længde,  
derfra til punktet 51°22'25'' nordlig bredde, 003°21'52.5'' østlig længde,  
derfra til punktet 52°12' nordlig bredde, på den engelske østkyst,

derfra til punktet 52°10.3' nordlig bredde, 006°21.8' vestlig længde,  
derfra til punktet 52°01.52' nordlig bredde, 005°04.18' vestlig længde,  
derfra til punktet 54°51.43' nordlig bredde, 005°08.47' vestlig længde og  
derfra til punktet 54°40.39' nordlig bredde, 005°34.34' vestlig længde.

#### 9.4 Norskehavet. Området er afgrænset af linjerne gennem følgende punkter:

Fra punktet 69°47.6904' nordlig bredde, 030°49.059' østlig længde,  
derfra til punktet 69°58.758' nordlig bredde, 031°6.2598' østlig længde,  
derfra til punktet 70°8.625' nordlig bredde, 031°35.1354' østlig længde,  
derfra til punktet 70°16.4826' nordlig bredde, 032°4.3836' østlig længde,  
derfra til punktet 73°23.0652' nordlig bredde, 036°28.5732' østlig længde,  
derfra til punktet 73°35.6586' nordlig bredde, 035°27.3378' østlig længde,  
derfra til punktet 74°2.9748' nordlig bredde, 033°17.8596' østlig længde,  
derfra til punktet 74°20.7084' nordlig bredde, 030°33.5052' østlig længde,  
derfra til punktet 74°29.7972' nordlig bredde, 026°28.1808' østlig længde,  
derfra til punktet 74°24.2448' nordlig bredde, 022°55.0272' østlig længde,  
derfra til punktet 74°13.7226' nordlig bredde, 020°15.9762' østlig længde,  
derfra til punktet 73°35.439' nordlig bredde, 016°36.4974' østlig længde,  
derfra til punktet 73°14.8254' nordlig bredde, 014°9.4266' østlig længde,  
derfra til punktet 72°42.54' nordlig bredde, 011°42.1392' østlig længde,  
derfra til punktet 71°58.2' nordlig bredde, 009°54.96' østlig længde,  
derfra til punktet 71°37.5612' nordlig bredde, 008°43.8222' østlig længde,  
derfra til punktet 70°43.161' nordlig bredde, 006°36.0672' østlig længde,  
derfra til punktet 69°36.624' nordlig bredde, 004°47.322' østlig længde,  
derfra til punktet 68°58.3164' nordlig bredde, 003°51.2154' østlig længde,  
derfra til punktet 68°14.9892' nordlig bredde, 003°17.0322' østlig længde,  
derfra til punktet 67°25.7982' nordlig bredde, 003°10.2078' østlig længde,  
derfra til punktet 66°49.7292' nordlig bredde, 003°25.1304' østlig længde,  
derfra til punktet 66°25.9344' nordlig bredde, 003°17.1102' østlig længde,  
derfra til punktet 65°22.7214' nordlig bredde, 001°24.5928' østlig længde,  
derfra til punktet 64°25.9692' nordlig bredde, 000°29.3214' vestlig længde,

derfra til punktet 63°53.2242' nordlig bredde, 000°29.442' vestlig længde,  
derfra til punktet 62°53.4654' nordlig bredde, 000°38.355' østlig længde,  
derfra til punktet 62° nordlig bredde, 001°22.2498' østlig længde og  
derfra til punktet 62° nordlig bredde, 004°52.3464' østlig længde.

## **S Regel 14 Manual for Procedurer og Arrangementer**

**1** Ethvert skib, der er beregnet til at føre stoffer af kategori X, Y eller Z, skal have en Manual om bord, som er godkendt af Administrationen. Manualen skal være i et standardformat i overensstemmelse med MARPOL, Annex II, Appendix IV. I tilfælde, hvor et skib er i international fart og arbejds sproget ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der være en oversættelse af teksten til et af disse sprog.

**2** Hovedformålet med Manualen er at informere skibsofficererne om det fysiske arrangement og alle de operationelle procedurer for lasthåndtering, tankrensning, håndtering af lastrester samt indtag og udtømning af ballastvand, der skal følges for at opfylde kravene i dette bilag.

## **S Regel 15 Lastjournal**

**1** I ethvert skib, der omfattes af dette bilag, skal der forefindes en lastjournal enten som en del af skibsdagbogen, som en selvstændig bog eller som en elektronisk logbog, som skal være godkendt af Administrationen under hensyntagen til de retningslinjer, der er udarbejdet af Organisationen<sup>5)</sup>, og udformet som angivet i MARPOL, Annex II, Appendix II. *Lastjournalen skal være ført i overensstemmelse med instruktionen i journalen.*

**2** Enhver operation, som er specificeret i MARPOL, Annex II, Appendix II, skal indføres i lastjournalen, umiddelbart efter operationen er gennemført.

**3** Hvis der ved et uheld udledes et skadeligt, flydende stof eller en blanding med et sådant stof, eller hvis der sker en udledning omfattet af bestemmelserne i regel 3, skal der i lastjournalen gives oplysning om omstændighederne og årsagen til udledningen.

**4** Hver indførsel skal underskrives af den eller de officerer, der har ansvaret for den pågældende operation, og hver side underskrives af skibets fører. Indførslerne i lastjournalen for skibe, der har et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening for transport af skadelige, flydende stoffer i bulk eller et certifikat, som henvist til i regel 7, skal udfærdiges på engelsk, fransk eller spansk. Hvis et sprog, som er officielt i det land, hvis flag skibet er berettiget til at føre, også anvendes, skal det have forret i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser.

**5** Lastjournalen skal opbevares på et sådant sted, at den er let tilgængelig for eftersyn og skal, bortset fra ubemandede skibe under bugsering, opbevares om bord. Journalen skal opbevares indtil tre år efter sidste indførsel.

**6** Den kompetente myndighed under et konventionslands regering har ret til at efterse lastjournalen om bord på ethvert skib, som omfattes af dette bilag, medens skibet ligger i dets havn, og til at tage en kopi af enhver indførsel i journalen samt til at forlange, at føreren attesterer kopiens rigtighed. Enhver kopi, der er attesteret af føreren som værende en rigtig kopi af en indførsel i skibets journal for skadelige, stoffer, skal kunne fremlægges i enhver retssag som bevis for de kendsgerninger, der er angivet i indførslen. Den kompetente myndigheds eftersyn af lastjournalen og udfærdigelse af en bekræftet kopi skal udføres så hurtigt som muligt og må ikke medføre unødigt forsinkelse for skibet.

*7 Lastjournalen skal føres tydeligt, og intet blad må udrives. Det, der en gang er indført, må ikke raderes, overstreges eller på anden måde gøres ulæseligt. Bliver det nødvendigt at foretage rettelser i journalen, skal rettelsen tilføjes som anmærkning.*

## **Afsnit 6 Kontrolforanstaltninger ved havnestater**

### **S Regel 16 Kontrolforanstaltninger**

**1** Regeringen i et konventionsland skal udpege eller bemyndige inspektører med det formål at gennemføre denne regel. Inspektørerne skal udføre kontrol i overensstemmelse med de kontrolprocedurer, der er udformet af Organisationens.<sup>6)</sup>

**2** Når en inspektør, som er udpeget eller bemyndiget af et konventionslands regering, har bekræftet, at en operation er blevet udført i overensstemmelse med kravene i Manualen, eller har givet en fritagelse fra tankrensning, skal inspektøren foretage en behørig indførsel i lastjournalen.

**3** Føreren af et skib, der transporterer skadelige, flydende stoffer i bulk, skal sikre, at bestemmelserne i denne regel og i regel 13 - og i kapitel 2 i polarkodens del II-A, når skibet besejler arktiske farvande - er opfyldt og sikre, at lastjournalen udfyldes i overensstemmelse med regel 15, når operationer, der er omfattet af den regel, finder sted.

**4** En tank, som har indeholdt kategori X-stof, skal renses i overensstemmelse med regel 13, stk. 6. De relevante optegnelser for denne operation skal foretages i lastjournalen og påtegnes af inspektøren, jf. stk. 1 i denne regel.

**5** Såfremt modtagerlandets regering finder det godtgjort, at det er praktisk umuligt at måle koncentrationen af stoffet i spildevandet uden at forårsage unødigt forsinkelse af skibet, kan den godkende den alternative metode nævnt i regel 13, stk. 6.3, under forudsætning af, at den inspektør, der er henvist til under stk. 1, attesterer i lastjournalen, at:

**5.1** tanken med tilhørende pumpe- og rørsystem er blevet tømt, og

**5.2** tankvask er udført i overensstemmelse med bestemmelserne i MARPOL, Annex II, Appendix VI

**5.3** tankskyllevandet fra en sådan tankvask er blevet udledt til et modtageanlæg, og at tanken er tom.

**6** Efter anmodning fra skibsføreren kan regeringen i modtagerlandet undtage skibet fra de krav om tankrensning, der fremgår af regel 13, når blot en af betingelserne i regel 13, stk. 4, er opfyldt.

**7** En fritagelse, som henvist til i stk.6 i denne regel, kan kun bevilges af modtagerlandets regering til et skib, der er i fart til havne eller terminaler, som hører under andre konventionslandes jurisdiktion. Når en sådan fritagelse er bevilget, skal den relevante optegnelse, som foretages i lastjournalen, påtegnes af den i stk. 1 nævnte inspektør.

**8** Såfremt losning ikke udføres i overensstemmelse med de betingelser, der gælder for lasttankens pumpe-system, som er godkendt af Administrationen og baseret på MARPOL, Annex II, Appendix V, kan der anvendes andre metoder, som er godkendt af den i stk. 1 nævnte inspektør, til at fjerne lastrester til den mængde, der er angivet i regel 12. Relevante optegnelser skal indføres i lastjournalen.

**9** Havnestatskontrol på operationelle krav<sup>7)</sup>

**9.1** Et skib, som befinder sig 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 procedurer på skibet i forbindelse med forebyggelse af forurening med skadelige, flydende stoffer.

**9.2** Hvis situationen i stk. 1 er aktuel, skal konventionslandet tage skridt, der vil sikre, at skibet ikke afsejler før forholdene er bragt i orden i henhold til bestemmelserne i dette bilag.

**9.3** Den procedure for havnestatskontrol, som er foreskrevet i artikel 5 i MARPOL konventionen, skal anvendes i forbindelse med håndhævelsen af denne regel.

**9.4** 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.

**10** *Skibets agent skal underrette Søfartsstyrelsen eller den i stk. 2 nævnte inspektør om anløb af skibe, som skal losse skadelige, flydende stoffer, der transporteres i bulk. Underretningen skal gives så tidligt, at påtegningen i henhold til stk. 2 kan gennemføres, uden at skibet unødigt forsinkes.*

## **Afsnit 7 Forebyggelse af forurening ved uheld med skadelige, flydende stoffer**

### **S Regel 17 Skibsberedskabsplan ved forurening med skadelige, flydende stoffer**

**1** Ethvert skib med en bruttotonnage på 150 og derover, som er godkendt til transport af skadelige, flydende stoffer i bulk, skal være forsynet med en skibsberedskabsplan, som er godkendt af Administrationen, til anvendelse ved forurening med skadelige, flydende stoffer.

**2** En sådan plan skal udføres i henhold til de retningslinier,<sup>8)</sup> som er udarbejdet af Organisationen, og skal være skrevet på skibsførerens og officerernes arbejdssprog. Planen skal mindst indeholde:

**2.1** den procedure, som skal følges af skibsføreren eller andre personer, der har kommando over skibet, ved indrapportering af forurening med skadelige, flydende stoffer, som er udarbejdet efter Organisationens retningslinier efter kravene i konventionens artikel 8 og Protokol I<sup>9)</sup>

**2.2** en liste over de myndigheder eller personer, som skal kontaktes i tilfælde af et forureningsuheld med skadelige, flydende stoffer,

**2.3** en detaljeret beskrivelse af den handling, som øjeblikkeligt skal foretages af personerne om bord for at mindske eller kontrollere udslippet efter uheldet, og

**2.4** procedurer og kontakter på skibet for en koordinering af handlingerne om bord med de nationale lokale myndigheder i forbindelse med bekæmpelsen af forureningen.

**3** Planen kan kombineres med skibsberedskabsplanen for olieforurening, som er krævet i regel 37 i bilag 1. Den kombinerede plan skal i så fald angives ved: »Skibsberedskabsplan ved forurening«.

## **Afsnit 8 Modtageanlæg**

### **M Regel 18 Modtageanlæg og arrangementer i losseterminaler**

**1** Hver konventionslands regering forpligter sig til at sørge for, at der efter nedenstående retningslinjer findes modtageanlæg i det omfang, det er nødvendigt for de skibe, der benytter dens havne, terminaler eller reparationshavne:

**1.1** havne og terminaler, hvor lasthåndtering foregår, skal have anlæg, der er tilstrækkelige til uden unødigt forsinkelse for skibene at modtage rester og blandinger med indhold af skadelige, flydende stoffer, der som følge af bestemmelserne i dette bilag skal afleveres, og

**1.2** reparationshavne, hvor der foretages reparationer af NLS tankskibe, skal have anlæg, der er tilstrækkelige til at modtage skibenes rester og blandinger, med indhold af skadelige, flydende stoffer.

**2** Hver konventionsland skal træffe bestemmelse om typen af anlæg, der skal etableres i hver enkelt havn, terminal og reparationshavn for at opfylde stk. 1 i denne regel, og underrette Organisationen derom.

**3** Små udviklingsøstater (SIDS) kan opfylde bestemmelserne i denne regels stk. 1, 2 og 4 gennem regionale ordninger, når sådanne ordninger udgør den eneste praktiske måde, hvorpå de på grund af deres særegne forhold kan opfylde disse krav. Parter, der deltager i en regional ordning, skal udarbejde en regional modtagefacilitetsplan under hensyntagen til de af Organisationen udviklede retningslinjer.

**Regeringen i enhver part, der deltager i ordningen, skal konsultere Organisationen med henblik på rundsendelse af følgende oplysninger til MARPOL-konventionens kontraherende parter:**

**3.1** Hvorledes den regionale modtagefacilitetsplan tager højde for retningslinjerne;

**3.2** nærmere oplysninger om de identificerede regionale skibaffaldsmottagecentre; og

**3.3** nærmere oplysninger om havne med kun begrænsede faciliteter.

**4** Hvor dette bilags regel 13 kræver en forudgående rensning, og hvor den regionale modtagefacilitetsplan gælder for lossehavnen, skal rensningen og den efterfølgende udledning til en modtagefacilitet udføres som foreskrevet i dette bilags regel 13 ved et regionalt skibaffaldsmottagecenter som angivet i den gældende regionale modtagefacilitetsplan.

**5** Regeringerne i de konventionslande, som har kystlinjer, der grænser op til ethvert særligt område, skal sammen være enige om en dato for, hvornår kravet i stk. 1 i denne regel skal være opfyldt, og de relevante krav i regel 13 skal træde i kraft, samt underrette Organisationen om denne dato mindst 6 måneder før. Organisationen skal derefter hurtigst muligt underrette konventionslandene om denne dato.

**6** Hver konventionslands regering skal sikre, at losseterminaler har faciliteter, der kan anvendes til at strippe lasttanke i skibe, der loser skadelige, flydende stoffer ved disse terminaler. Lastslanger og rørsystemer i terminalen, indeholdende skadelige, flydende stoffer fra skibe, der loser disse stoffer ved terminalen, må ikke drænes tilbage til skibet.

**7** Hvert konventionsland skal meddele Organisationen til videreforanstaltning til de berørte parter om alle tilfælde, hvor de anlæg, der kræves i henhold til denne regels stk. 1 eller de arrangementer, der kræves i henhold til denne regels stk. 3, påstås at være utilstrækkelige.

## **Afsnit 9 Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

### **Regel 19 Anvendelse**

De kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

### **Regel 20 Verifikation af overholdelse**

1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.

2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>10)</sup>

3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>11)</sup>

4 Auditter af alle kontraherende parter skal:

4.1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;<sup>12)</sup> og

4.2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>13)</sup>

## **Afsnit 10 den internationale kode for skibe i polar farvande**

### **Regel 21 Definitioner**

Ved anvendelsen af dette bilag gælder følgende definitioner:

1 "Polarkoden" er den internationale kode for skibe i polare farvande, der består af en indledning samt del I-A og II-A og del I-B og II-B, som vedtaget ved resolution MSC. 385(94) og MEPC. 264(68)), med ændringer, forudsat at:

1.1 ændringer til de miljørelaterede bestemmelser i polarkodens indledning og kapitel 2 i del II-A er vedtaget, trådt i kraft og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL-konventionen vedrørende de ændringsprocedurer, som finder anvendelse til et tillæg til et bilag; og

1.2 ændringer til polarkodens del II-B vedtages af IMO's miljøkomité (MEPC) i overensstemmelse med dennes forretningsorden.

2 "Arktiske farvande" er farvande, der er beliggende nord for en linje fra breddegraden 58°00'. 0 N og længdegraden 042°00'. 0 V til breddegraden 64°37'. 0 N, længdegraden 035°27'. 0 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 67°03'. 9 N, længdegraden 026°33'. 4 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 70°49'. 56 N og længdegraden 008°59'. 61 V (Sørkapp, Jan Mayen) og via den sydlige kyst af Jan Mayen til 73°31'. 6 N og 019°01'. 0 Ø ved Bjørnøya, og derfra via en stor cirkellinje til breddegraden 68°38'. 29 N og længdegraden 043°23'08 Ø (Cap Kanin Nos) og derfra via den nordlige kyst af det asiatiske kontinent østpå til Beringstrædet og derfra fra Beringstrædet vestpå til breddegraden 60° N så langt som til Il'pyrskiy og langs den 60. nordlige breddegrad østpå så langt som til og inklusive Etolin-strædet og derfra via den nordlige kyst af det nordamerikanske kontinent så langt sydpå som til breddegraden 60° N og derfra østpå langs breddegraden 60° N til længdegraden 056°37'. 1 V og derfra til breddegraden 58°00'. 0 N, længdegraden 042°00'. 0 V.

3 "Polare farvande" er arktiske farvande og/eller det antarktiske område.

### **Regel 22 Anvendelse og krav**



**1** Dette bilag gælder for alle skibe i polare farvande, der er anerkendt til at transportere skadelige flydende stoffer i bulk.

**2** Medmindre andet udtrykkeligt er angivet, skal alle skibe dækket af stk. 1 opfylde de miljørelaterede bestemmelser i polarkodens indledning og del II-A ud over eventuelle andre gældende krav i dette bilag.

**3** Ved anvendelsen af kapitel 2 i polarkodens del II-A bør der tages højde for den yderligere vejledning, der er indeholdt i polarkodens del II-B.

- 1) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 2) Bestemmelsen medtages af praktiske grunde for at sikre helhed i gengivelse af det internationale regelværk. For Den Europæiske Union reguleres forholdet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesdirektiv 2014/111/EU, og af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1355/2014.
- 3) En oversigt og gengivelse af relevante opdaterede certifikater findes på IMOs hjemmeside under ”the Global Integrated Shipping Information System (GISIS), Survey and Certification, Certificate specimens and E-Certificates”.
- 4) Der henvises til resolution A. 673(16), as amended by resolution MEPC158(55).
- 5) Der henvises til »Guideline for the use of electronic record books under MARPOL, MEPC. 312(/74)«
- 6) Der henvises til ”Procedures for port state control” vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1119(30) samt A 30/Res. 1119/Corr. 1.
- 7) Der henvises til ”Procedure for port state control” vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1119(30) samt A 30/Res. 1119/Corr. 1.
- 8) Der henvises til , »Guidelines for the Development of the shipboard marine pollution emergency plan for oil and/or Noxious Liquid Substances«, som vedtaget af Organisationen ved MEPC. 85(44) og ændret ved MEPC. 137(53).
- 9) Der henvises til »General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants«, som er vedtaget af Organisationen ved resolution A. 851(20), og ændret ved MEPC. 138(53).
- 10) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 11) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 12) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 13) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).

## Bilag 3

### Forebyggelse af forurening med skadelige stoffer, der transporteres til søs i en emballeret form

<b>Afsnit I Generelt</b>
Regel 1 Definitioner
Regel 2 Anvendelse
S Regel 3 Emballage
S Regel 4 Mærkning og etikettering
S Regel 5 Dokumentering
S Regel 6 Stuvning
S Regel 7 Kvantumsbegrænsninger
MRegel 8 Undtagelser
S Regel 9 Havnestatskontrol på operationelle krav
<b>Afsnit II Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen</b>
Regel 10 Anvendelse
Regel 11 Verifikation af overholdelse
Tillæg Retningslinjer for identifikation af skadelige stoffer i emballeret form

#### Indledning

*Dette bilag indeholder bestemmelserne i Annex III til den internationale konvention om forebyggelse mod forurening fra skibe - MARPOL 73/78 samt senere ændringer.*

*Bestemmelserne omfatter alle skibe, der transporterer skadelige stoffer i emballeret form. De finder ikke anvendelse på skibets udrustning og stores.*

*Bestemmelserne administreres således, at de regler og stykker, der er markeret med et M, administreres af Miljøstyrelsen, og de, der er markeret med et S, administreres af Søfartsstyrelsen.*

*Bestemmelserne er hovedsageligt af operationel karakter og er for størstepartens vedkommende henvendt til afsendere af skadelige stoffer (emballage, mærkning og dokumentering).*

*I forbindelse med gennemførelsen af MARPOL-konventionen i Danmark er der således ud over de bekendtgørelser, som er udstedt af Søfartsstyrelsen også bekendtgørelser, der er udstedt af Miljøministeriet, som også skal følges.*

#### Afsnit I - Generelt

##### Regel 1 - Definitioner

I dette bilag gælder følgende definitioner:

1 »Skadelige stoffer« er stoffer, der identificeres som forurenende for havmiljøet (marine pollutants) i den internationale maritime farligt gods kode (International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code)<sup>1)</sup>, eller som opfylder kriterierne i tillæg til dette bilag.

2 »Emballeret form« defineres som forpackninger (containment) specificeret for skadelige stoffer i IMDG-koden.

3 »Audit« betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.

4 »Auditordning« betyder IMO's auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>2)</sup>

5 »Implementeringskoden« betyder IMO's kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1070(28).

6 »Auditstandard« betyder implementeringskoden.

## **Regel 2 – Anvendelse**

1 Medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, finder dette bilags regler anvendelse på alle skibe, der transporterer skadelige stoffer i emballeret form.

2 Transport af skadelige stoffer er ikke tilladt, medmindre det sker i overensstemmelse med bestemmelserne i dette bilag.

*2a Som et alternativ til IMDG Koden kan Østersøaftalen om transport af farligt gods anvendes inden for de i aftalen fastlagte rammer.<sup>3)</sup>*

3 Hver parts regering skal til supplerende af dette bilags bestemmelser udsende, eller lade udsende, detaljerede krav vedrørende emballering, mærkning og etikettering, dokumentering, stuvning, kvantumsbegrænsninger og fritagelser for at forhindre eller minimere forurening af det maritime miljø med skadelige stoffer.<sup>4)</sup>

4 I dette bilag gælder, at tomme emballager, der tidligere har været anvendt til transport af skadelige stoffer, selv skal behandles som skadelige stoffer, medmindre der er blevet truffet tilstrækkelige forholdsregler til at sikre, at de ikke indeholder nogen rest, som er skadelig for havmiljøet.

5 Bestemmelserne i dette bilag finder ikke anvendelse på skibets stores og udstyr.

## **Regel 3 – Emballage**

Emballager skal være tilstrækkelige til at minimere risikoen for det maritime miljø med hensyn til deres specifikke indhold.

## **Regel 4 – Mærkning og etikettering**

1 Emballager, der indeholder et skadeligt stof, skal på holdbar måde været mærket eller etiketteret for at vise, at stoffet er skadeligt i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i IMDG-koden.

2 Den måde, hvorpå mærker eller etiketter sættes på emballager, der indeholder skadelige stoffer, skal være i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i IMDG-koden.

## **Regel 5 – Dokumentering<sup>5)</sup>**

1 Transportoplysninger vedrørende transport af skadelige stoffer skal være i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i IMDG-koden og skal stilles til rådighed for den person eller organisation, der er udpeget af havnestatens myndighed.

2 Ethvert skib, der transporterer skadelige stoffer, skal være forsynet med en særlig fortegnelse, et særligt manifest eller en særlig stuvningsplan, der – i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i IMDG-koden – giver oplysning om, hvilke skadelige stoffer der findes om bord, og hvor de er anbragt. En kopi af et af disse dokumenter skal inden afgang være til rådighed for den person eller organisation, der er udpeget af havnestatens myndighed.

### **Regel 6 – Stuvning**

Skadelige stoffer skal være stuvet og sikret forsvarligt, så risikoen for havmiljøet begrænses mest muligt, uden at sikkerheden for skibet og de ombordværende forringes.

### **Regel 7 – Kvantumsbegrænsninger**

Det kan af vægtige videnskabelige og tekniske grunde være nødvendigt at forbyde transport eller indføre begrænsninger med hensyn til den mængde af visse skadelige stoffer, der må transporteres om bord i et skib. Ved fastsættelse af kvantumsbegrænsninger må der tages fornødent hensyn til skibets størrelse, konstruktion og udstyr såvel som til stoffets emballage og særlige natur.

### **Regel 8 – Undtagelser**

1 Overbordkastning af skadelige stoffer, der transporteres i emballeret form, er forbudt, undtagen når dette er nødvendigt af hensyn til skibets sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet.

2 Med forudsætning i bestemmelserne i MARPOL-konventionen skal der, for at begrænse overbordskylning af udsivede stoffer, træffes passende foranstaltninger baseret på skadelige stoffers fysiske, kemiske og biologiske egenskaber, forudsat at gennemførelsen af sådanne foranstaltninger ikke vil forringe sikkerheden for skibet og de ombordværende.

### **Regel 9 – Havnestatskontrol på operationelle krav<sup>6)</sup>**

1 Et skib i et andet konventionslands havn eller offshore terminal kan underkastes inspektion af en person, som er behørigt autoriseret af konventionslandet vedrørende operationelle krav i henhold til dette bilag.

2 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 skadelige stoffer, skal konventionslandet tage sådanne skridt, herunder udføre en detaljeret inspektion hvis påkrævet, der vil sikre, at skibet ikke afsejler, før forholdene er bragt i orden i henhold til bestemmelserne i dette bilag.

3 De procedurer for havnestatskontrol, der 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 – Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

## Regel 10 Anvendelse

De kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

## Regel 11 Verifikation af overholdelse

1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.

2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.

3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>7)</sup>

4 Auditter af alle kontraherende parter skal:

4.1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer; og

4.2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.

## Tillæg

### Kriterier for identifikation af skadelige stoffer i emballeret form

I dette tillæg er stoffer - ud over radioaktive materialer<sup>8)</sup> - der identificeres af en af følgende kriterier, skadelige stoffer:<sup>9)</sup>

#### (a) Akut (kortsigtet) akvatisk fare

<b>Kategori: Akut 1</b>	
96 timer LC <sub>50</sub> (for fisk)	< 1 mg/l og/eller
48 timer EC <sub>50</sub> (for krebsdyr)	< 1 mg/l og/eller
72 eller 96 timer ErC <sub>50</sub> (for alger eller andre vandplanter)	< 1 mg/l

#### (b) Langsigtet akvatisk fare

##### (i) Ikke-hurtigt nedbrydelige stoffer, for hvilke der findes tilstrækkelige data over kronisk giftighed

<b>Kategori Kronisk 1:</b>	
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for fisk)	< 0,1 mg/l og/eller
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for krebsdyr)	< 0,1 mg/l og/eller
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for alger eller andre vandplanter)	< 0,1 mg/l
<b>Kategori Kronisk 2:</b>	
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for fisk)	< 1 mg/l og/eller

Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for krebsdyr)	< 1 mg/l og/eller
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for alger eller andre vandplanter)	< 1 mg/l

**(ii) Hurtigt nedbrydelige stoffer, for hvilke der findes tilstrækkelige data over kronisk giftighed**

<b>Kategori Kronisk 1:</b>	
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for fisk)	< 0,01 mg/l og/eller
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for krebsdyr)	< 0,01 mg/l og/eller
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for alger eller andre vandplanter)	< 0,01 mg/l
<b>Kategori Kronisk 2:</b>	
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for fisk)	< 0,1 mg/l og/eller
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for krebsdyr)	< 0,1 mg/l og/eller
Kronisk NOEC eller EC <sub>x</sub> (for alger eller andre vandplanter)	< 0,1 mg/l

**(iii) Stoffer for hvilke der ikke findes tilstrækkelige data over kronisk giftighed**

<b>Kategori Kronisk 1:</b>	
96 timer LC <sub>50</sub> (for fisk)	< 1 mg/l og/eller
48 timer EC <sub>50</sub> (for krebsdyr)	< 1 mg/l og/eller
72 eller 96 timer ErC <sub>50</sub> (for alger eller andre vandplanter) og stoffet ikke er hurtigt nedbrydeligt og/eller den eksperimentelt fastsatte BCF er > 500 (eller hvis ikke angivet, log K <sub>ow</sub> > 4).	< 1 mg/l
<b>Kategori Kronisk 2:</b>	
96 timer LC <sub>50</sub> (for fisk)	> 1 mg/l, men < 10 mg/l og/eller
48 timer EC <sub>50</sub> (for krebsdyr)	> 1 mg/l, men < 10 mg/l og/eller
72 eller 96 timer ErC <sub>50</sub> (for alger eller andre vandplanter) og stoffet ikke er hurtigt nedbrydeligt og/eller den eksperimentelt fastsatte BCF er > 500 (eller hvis ikke angivet, log K <sub>ow</sub> > 4).	> 1 mg/l, men < 10 mg/l

**Yderligere vejledning om klassifikationsprocessen for stoffer og blandinger findes i IMDG-koden.**

- 1) Der henvises til IMDG code (resolution MSC. 122(75) med ændringer
- 2) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 3) Der henvises til B VII i Bekendtgørelse om skibes bygning og udstyr m.v., gennemførelse af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS).
- 4) Der henvises til IMDG-koden som vedtaget af Organisationen ved resolution MSC. 122(75), som ændret af IMO's søsikkerhedskomiteé (MSC), senest MSC. 442(99).
- 5) Henvisninger til »dokumenter« i denne regel udelukker ikke anvendelsen af elektronisk databehandlings- (electronic data processing –edp) og elektronisk dataudvekslings- (elektronisk data interchange – edi) transmissionsteknikker til støtte for papirdokumentering.
- 6) Der henvises til »Procedures for port State control«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1119(30).
- 7) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 8) Der henvises til klasse 7, som defineret i kapitel 2.7 i IMDG-koden.
- 9) Kriterierne er baseret på det af De Forenede Nationers globalt harmoniserede system for klassificering og mærkning af kemikalier (Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS), med ændringer. Hvad angår definitioner på akronymer eller fagbegreber, der anvendes i dette bilag, henvises der til de relevante paragraffer i IMDG-koden.



## Forebyggelse af forurening med kloakspildevand fra skibe

<b>Part 1 Behandling og opbevaring af kloakspildevand i store skibe</b>	
<b>Afsnit 1 Generelt</b>	
	Regel 1 Definitioner
	Regel 2 Anvendelse
	Regel 3 Undtagelser og fritagelser
<b>Afsnit 2 Syn og certifikater</b>	
S	Regel 4 Syn
S	Regel 5 Udstedelse eller påtegning af certifikat
S	Regel 6 Udstedelse eller påtegning af certifikat ved en anden regering
S	Regel 7 Certifikatets udformning
S	Regel 8 Certifikatets gyldighedsperiode
<b>Afsnit 3 Udstyr og kontrol af udtømning</b>	
S	Regel 9 Anlæg til behandling af kloakspildevand
S	Regel 10 Standard tilkøblingsforbindelser
M	Regel 11 Udtømning af kloakspildevand
<b>Afsnit 4 Modtageanlæg</b>	
M	Regel 12 Modtageanlæg
	Regel 13 Modtageanlæg for passagerskibe i særlige områder
<b>Afsnit 5 Havnestatskontrol</b>	
	Regel 14 Havnestatskontrol af operationelle krav
<b>Afsnit 6 Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen</b>	
	Regel 15 Anvendelse
	Regel 16 Verifikation af overholdelse
<b>Afsnit 7 Den internationale kode for skibe i polar farvande</b>	
	Regel 17 Definitioner
	Regel 18 Anvendelse og krav
<b>Part 2 Opbevaring af kloakspildevand i mindre skibe</b>	
S	<i>Regel 1 Anvendelse</i>
S	<i>Regel 2 Definitioner</i>
S	<i>Regel 3 Krav til nye fartøjer</i>
S	<i>Regel 4 Krav til eksisterende fartøjer</i>
M	<i>Regel 5 Anvendelse af produkter til desinficering og andre formål</i>

## Indledning

*Dette anneks indeholder bestemmelserne i anneks IV til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe – MARPOL 73/78 samt senere ændringer – samt bilag IV, regel 4 og 5, i Helsinki-konventionen.*

*Reglernes administration er fordelt således, at Miljøstyrelsen er ansvarlig for reglerne om udtømming, og Søfartsstyrelsen er ansvarlig for reglerne om de tekniske installationer om bord i skibene, herunder journaler og planer. Denne ansvarsfordeling er angivet ud for hver regel med et »M« for Miljøstyrelsen og et »S« for Søfartsstyrelsen.*

*I forbindelse med gennemførelsen af MARPOL-konventionen i Danmark er der således ud over de bekendtgørelser, som er udstedt af Søfartsstyrelsen også bekendtgørelser, der er udstedt af Miljøministeriet, som også skal følges*

## **Part 1 Behandling og opbevaring af kloakspildevand i store skibe**

### **Afsnit 1 Generelt**

#### **Regel 1 Definitioner**

I dette bilag betyder:

**1** »Nyt skib«: Et skib,

**1.1** for hvilket byggekontrakten er indgået, eller – hvis der ikke foreligger en byggekontrakt – hvis køl er lagt, eller som befinder sig på et tilsvarende byggestadium den 27. september 2003 eller senere; eller

**1.2** der leveres den 27. september 2006 eller senere.

**2** »Eksisterende skib«: Et skib, der ikke er et nyt skib.

**3** »Kloakspildevand«:

**3.1** Afløbsstoffer og andet affald fra enhver form for toiletter og urinaler;

**3.2** afløbsstoffer fra hospitalsrum (apotek, sygerum m.v.) udledt fra vaskekommer, badekar og afløb anbragt i sådanne rum;

**3.3** afløbsstoffer fra steder, hvor der findes levende dyr; eller

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

**4** »Opbevaringstank«: En tank til opsamling og opbevaring af kloakspildevand.

**5** »Nærmeste kyst«: Udtrykket »fra nærmeste kyst« betyder fra den basislinje, hvorfra det pågældende territoriums territorialfarvand er fastsat i overensstemmelse med international ret, i disse bestemmelser dog med den tilføjelse at »fra nærmeste kyst« ud for Australiens nordøstlige kyst betyder: fra en linje trukket ud fra den australske kyst

fra punktet 11° 00' sydlig bredde, 142° 08' østlig længde

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 10° 41' sydlig bredde, 145° 00' østlig længde

derfra til punktet 13° 00' sydlig bredde, 145° 00' østlig længde

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

derfra til punktet 17° 30' sydlig bredde, 147° 00' østlig længde

derfra til punktet 21° 00' sydlig bredde, 152° 55' østlig længde

derfra til punktet 24° 30' sydlig bredde, 154° 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 – af anerkendte tekniske årsager relateret til områdets oceanografiske og økologiske forhold og til den særlige type trafik – er nødvendigt at vedtage særlige obligatoriske metoder for at forebygge havforurening med kloakspildevand.

De særlige områder er:

- 1) Østersøområdet som defineret i regel 1.11.2 i bilag 1; og
- 2) eventuelle andre områder, som måtte være udpeget af Organisationen i overensstemmelse med kriterier og procedurer for udpegelse af særlige områder vedrørende forebyggelse af forurening med kloakspildevand fra skibe.<sup>1)</sup>

**7 »International fart«:** Fart fra et land, der er omfattet af denne konvention (MARPOL), til en havn uden for et sådant land eller omvendt.

**8 »Personer«:** Antal besætningsmedlemmer og passagerer.

**9 »Passager«:** Enhver person ud over:

- 1) skibsføreren og medlemmerne af besætningen eller andre personer, der er beskæftiget eller forhyret til tjeneste om bord i en hvilken som helst egenskab; og
- 2) et barn under 1 år.

**10 »Passagerskib«:** Et skib, der befordrer flere end 12 passagerer.

Ved anvendelsen af regel 11.3 er et »nyt passagerskib« et passagerskib:

1. hvor byggekontrakten er indgået, eller – såfremt en byggekontrakt ikke forefindes – hvor kølen er lagt, eller hvor konstruktionen er på et tilsvarende byggestadie den 1. januar 2019 eller senere; eller
2. hvor levering finder sted den 1. juni 2021 eller senere.

»Eksisterende passagerskib«: Et passagerskib, der ikke er et nyt passagerskib.

**11 »Årsdag«:** Den dag og måned hvert år, der svarer til udløbsdatoen af det internationale certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand.

**12 »Audit«** betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.

**13 »Auditordning«** betyder IMO's auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>2)</sup>

**14** »Implementeringskoden« betyder IMO's kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1070(28).

**15** »Auditstandard« betyder implementeringskoden.

**16** »Ubemandet pram uden egen fremdrivning (UNSP) betyder en pram der:

- 1) Ikke er fremdrevet af et maskinanlæg
- 2) ikke har olie om bord (som defineret i regel 1 i dette bilag)
- 3) ikke har maskiner installeret der benytter olie eller generer olierester (sludge)
- 4) ikke har tanke til brændselolie, smøreolie, olieholdigt vand og olierester (slugde); og
- 5) ikke har personer eller levende dyr om bord.

## **Regel 2 Anvendelse<sup>3)</sup>**

**1** Bestemmelserne i dette bilag gælder for følgende skibe i international og *national*<sup>4)</sup> fart:

**1.1** nye skibe med en bruttotonnage på 400 og derover, og

**1.2** nye skibe med en bruttotonnage på mindre end 400, som er godkendt til befordring af mere end 15 personer, samt

**1.2a** eksisterende skibe, som besejler østersøområdet og dansk søterritorium, med en bruttotonnage på 400 og derover,

**1.2b** eksisterende skibe, som besejler østersøområdet og dansk søterritorium, med en bruttotonnage på mindre end 400, som er godkendt til befordring af mere end 15 personer,

**1.3** eksisterende skibe med en bruttotonnage på 400 og derover senest den 27. september 2008; og

**1.4** eksisterende skibe med en bruttotonnage på mindre end 400, som er godkendt til befordring af mere end 15 personer, senest den 27. september 2008.

**2** Administrationen skal sikre, at eksisterende skibe, som nævnt i denne regels stk. 1.3 og 1.4, hvis køl er lagt, eller som befinder sig på et tilsvarende byggestadium før den 2. oktober 1983, så vidt det er praktisk muligt, er således udstyret, at de kan udlede kloakspildevand i overensstemmelse med kravene i regel 11.

## **Regel 3 Undtagelser og fritagelser**

**1** Regel 11 og afsnit 4.2 i kapitel 4 i kapitel 4 til polarkodens del II-A gælder ikke for:

**1.1** udtømning af kloakspildevand fra et skib, som er nødvendig af hensyn til et skibs eller de ombordværendes sikkerhed eller for at redde menneskeliv; eller

**1.2** udtømning af kloakspildevand som følge af skade på et skib eller dets udstyr under forudsætning af, at alle rimelige forholdsregler er blevet taget før og efter skadens indtræden for at undgå udtømningen eller begrænse den til det mindst mulige.

**2.** Administrationen kan undtage en ubemandet pram uden egen fremdrivning<sup>5)</sup> (UNSP) fra kravene i regel 4.1 og 5.1 i dette bilag om et internationalt certifikat om forebyggelse af kloakspildevand for ubemandet pram uden egen fremdrivning for en periode, der ikke overstiger 5 år på betingelse af, at UNSP'en har undergået et syn, der bekræfter, at betingelserne, der fremgår af regel 1.16.1 til 1.16.4 i dette bilag, er mødt.

## Afsnit 2 Syn og certifikater<sup>6)</sup>

### Regel 4 Syn

1 Ethvert skib, som ifølge regel 2 skal opfylde bestemmelserne i dette bilag, skal underkastes nedenfor anførte syn:

**1.1** 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, anordninger og materialer i den udstrækning, skibet omfattes af dette bilag. Dette syn skal være så effektivt, at det sikrer, at konstruktionen, udstyret, anlægget, tilbehøret, systemerne, anordningerne og materialerne fuldstændigt opfylder de pågældende bestemmelser i dette bilag.

**1.2** Et fornyelsessyn med mellemrum, hvis længde fastsættes af Administrationen, som ikke må overstige 5 år, undtagen hvor regel 8.2, 8.5, 8.6 eller 8.7 finder anvendelse. Dette fornyelsessyn skal være så effektivt, at det sikrer, at konstruktionen, udstyret, anlægget, tilbehøret, systemerne, anordningerne og materialet fuldstændigt opfylder de pågældende bestemmelser i dette bilag.

**1.3** Et yderligere syn, enten helt eller delvist alt efter omstændighederne, skal afholdes efter en reparation, der er foretaget på basis af undersøgelser foreskrevet i denne regels stk. 4, eller efter enhver anden vigtig reparation eller fornyelse. Synet skal udføres således, at det sikres, at de nødvendige reparationer eller fornyelser er blevet udført effektivt, at materialerne og den håndværksmæssige udførelse af sådanne reparationer eller fornyelser under alle forhold er tilfredsstillende, og at skibet under alle forhold opfylder dette bilags bestemmelser.

**2** Administrationen skal iværksætte passende forholdsregler for skibe, der ikke er dækket af bestemmelserne i denne regels stk. 1 med henblik på at sikre, at de relevante bestemmelser i dette bilag opfyldes.

**3** Syn af skibe, der foretages med henblik på håndhævelsen af bestemmelserne i dette bilag, skal udføres af Administrationens embedsmænd. Dog kan Administrationen overdrage synene til inspektører, der er udnævnt til formålet, eller til organisationer, der er anerkendt af den.

**4** En Administration, der udnævner inspektører eller anerkender organisationer til at udføre de i stk. 3 nævnte syn, skal som et minimum bemyndige enhver udnævnt inspektør eller anerkendt organisation til:

**4.1** at kræve reparation af et skib; og

**4.2.** at udføre syn efter anmodning fra de behørig myndigheder i en havnestat.

Administrationen skal underrette Organisationerne om de specifikke ansvarsområder og betingelser for den myndighed, der er udgivet til de udnævnte inspektører eller anerkendte organisationer, og disse oplysninger skal tilstilles alle kontraherende parter til underretning af deres embedsmænd.

**5** Når en inspektør eller anerkendt organisation fastslår, at skibets stand med tilhørende udstyr ikke i det væsentlige svarer til oplysningerne i certifikatet eller er af en sådan beskaffenhed, at skibet ikke er egnet til at fortsætte til søs uden at frembyde en urimelig fare for skade på havmiljøet, skal den pågældende inspektør eller organisation omgående påse, at der foretages en udbedring af fejlen, og i rette tid underrette Administrationen. Hvis der ikke foretages en sådan udbedring, bør certifikatet inddrages, og Administrationen omgående underrettes; såfremt skibet befinder sig i en anden konventionsparts havn, skal de behørig myndigheder i havnestaten ligeledes underrettes omgående. Når en embedsmand fra Administrationen, en udnævnt inspektør eller anerkendt organisation har underrettet de behørig myndigheder i havnestaten, skal den berørte havnestats regering yde den nødvendige bistand til vedkommende embedsmand, inspektør eller organisation til udførelse af vedkommendes forpligtelser i henhold til denne

regel. Hvor dette finder anvendelse, skal den pågældende havnestats regering træffe sådanne foranstaltninger, som sikrer, at skibet ikke sejler, før det kan fortsætte til søs eller forlade havnen med henblik på at fortsætte til det nærmeste reparationsværft uden at frembyde en urimelig fare for skade på havmiljøet.

**6** I alle tilfælde påtager Administrationen sig det fulde ansvar for synets fuldstændighed og effektivitet og forpligter sig til at træffe de nødvendige forholdsregler for at kunne opfylde dette.

**7** Tilstanden for skibet og dets udstyr skal opretholdes, således at det er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette bilag, for at sikre, at skibet i alle henseender forbliver egnet til at fortsætte til søs uden at frembyde nogen urimelig fare for skade på havmiljøet.

**8** Når et syn af skibet efter denne regels stk. 1 er afsluttet, må der ikke uden Administrationens godkendelse foretages nogen ændring i konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger eller materialer, som er omfattet af synet, bortset fra direkte udskiftning af sådant udstyr og tilbehør.

**9** Hvis et skib udsættes for en ulykke, eller hvis der opdages en fejl, som væsentligt berører skibets stand eller effektiviteten eller fuldstændigheden af udstyr omfattet af dette bilag, skal skibets fører eller reder aflægge rapport ved første lejlighed til Administrationen, den anerkendte organisation eller den udnævnte inspektør, der er ansvarlig for udstedelsen af det relevante certifikat, som derefter skal iværksætte en undersøgelse, der kan fastlægge, hvorvidt et syn i henhold til denne regels stk. 1 er nødvendig. Hvis skibet befinder sig i et andet konventionslands havn, skal føreren eller rederen tillige omgående underrette de behørig myndigheder i havnestaten, og den udnævnte inspektør eller anerkendte organisation skal forvisse sig om, at en sådan indberetning er indgivet.

#### **Regel 5 Udstedelse eller påtegning af certifikat**

**1** Efter at der har været afholdt et første syn eller et fornyelsessyn i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 4, skal der udstedes et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand til ethvert skib, der går i fart til havne eller offshore terminaler under andre konventionslandes jurisdiktion. For så vidt angår eksisterende skibe, skal dette krav gælde fra den 27. september 2008.

**2** Et sådant certifikat skal udstedes eller påtegnes af enten Administrationen eller af en person eller organisation,<sup>7)</sup> som er behørigt bemyndiget af denne. I alle tilfælde påtager Administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet.

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

**1** Et konventionslands regering kan efter anmodning fra Administrationen lade foretage syn på et skib, og, hvis den finder det godtgjort, at bestemmelserne i dette bilag er overholdt, skal den udstede eller give bemyndigelse til udstedelse af et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand til skibet i overensstemmelse med dette bilag, samt, hvor det måtte være relevant, påtegne eller give bemyndigelse til at påtegne et sådant certifikat.

**2** En kopi af certifikatet samt en kopi af synsrapporten skal så hurtigt som muligt tilstilles den Administration, der anmodede om 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 udstedt i henhold til regel 5.

4 Der må ikke udstedes et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand eller et undtagelsescertifikat for ubemandede pramme til et skib, som er berettiget til at føre en ikke-kontraherende stats flag.

### **Regel 7 Certifikatets udformning**

1 Det internationale certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand skal udformes i overensstemmelse med den model, *der indgår som bilag til MARPOL Annex IV, Appendix 1*. Hvis det anvendte sprog hverken er engelsk, fransk eller spansk, skal teksten indeholde en oversættelse til et af disse sprog.

2 Det Internationale undtagelses certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand for Ubemandede pramme uden egen fremdrivning (The International Sewage pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges) skal udformes i et format i overensstemmelse med den angivne i MARPOL Annex IV, Appendix IV og skal som minimum være på engelsk, fransk eller spansk. Indførsel på et sprog, som er officielt i det land, hvis flag skibet er berettiget til at føre, skal have forrang i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser

### **Regel 8 Certifikatets gyldighedsperiode<sup>8)</sup>**

1 Et internationalt certifikat om forebyggelse af forurening med kloakspildevand skal udstedes for en af Administrationen nærmere fastsat periode, der ikke må overstige 5 år fra udstedelsesdatoen.

2.1 Uanset bestemmelserne i denne regels stk. 1 skal det nye certifikat, selv om fornyelsessynet er udført inden for 3 måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, være gyldigt fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet, til en dato, som ikke må overstige 5 år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.

2.2 Når fornyelsessynet er afsluttet efter det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet, til en dato, som ikke må overstige 5 år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.

2.3 Når fornyelsessynet er afsluttet mere end 3 måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet, til en dato, som ikke må overstige 5 år fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet.

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 denne regels stk. 1.

4 Hvis et fornyelsessyn er afsluttet, og et nyt certifikat ikke kan udstedes eller anbringes om bord 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 måneder fra udløbsdatoen.

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 lade skibet 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 fornyelsessynet er afsluttet, må det udstedte

certifikats gyldighedsperiode ikke overstige 5 år fra den dato, hvor 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 denne regels foregående bestemmelser, kan forlænges af Administrationen i en periode op til 1 måned fra den udløbsdato, som er angivet på det. Når fornyelsessynet er afsluttet, skal det nye certifikat være gyldigt til en dato, som ikke overstiger 5 år fra den dato, hvor 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 denne regels stk. 2.2, 5 eller 6. I sådanne særlige tilfælde skal det nye certifikats gyldighedsperiode ikke overstige 5 år fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet.

**8** Et certifikat, som er udstedt i henhold til regel 5 eller 6, skal ikke længere være gyldigt i nogen af disse tilfælde:

**8.1** Hvis de foreskrevne syn ikke er afsluttet inden for de perioder, der er anført i regel 4.1.

**8.2** Når et skib overføres til et andet lands flag. Et nyt certifikat må kun udstedes, når den regering, der udsteder det nye certifikat, finder det godtgjort, at skibet fuldt ud opfylder kravene i regel 4.7 og 4.8. Når overførslen sker mellem konventionslande, og en anmodning fremsættes inden 3 måneder, efter at overførslen har fundet sted, skal den regering, hvis flag skibet tidligere var berettiget til at føre, hurtigst muligt tilstille den nye administration en kopi af det certifikat, som skibet havde inden overførslen, samt en kopi af de relevante synsrapporter, hvis de er til rådighed.

### **Afsnit 3 Udstyr og kontrol af udtømning**

#### **Regel 9 Anlæg til behandling af kloakspildevand**

**1** Ethvert skib, som ifølge regel 2 skal opfylde bestemmelserne i dette bilag, skal udstyres med et af følgende anlæg til behandling af kloakspildevand:

**1.1** et anlæg til behandling af kloakspildevand af en type, der er godkendt af Administrationen, og som opfylder de af Organisationen udviklede standarder og afprøvningsmetoder,<sup>9)</sup> eller

**1.2** et anlæg til finfordeling og desinficering af kloakspildevand, der er godkendt af Administrationen. Et sådant anlæg skal være udstyret til Administrationens tilfredshed med faciliteter til midlertidig opbevaring af kloakspildevand, når skibet er mindre end 3 sømil fra nærmeste kyst; eller

**1.3** en opbevaringstank med en kapacitet, der til Administrationens tilfredshed kan anvendes til opbevaring af al kloakspildevand, idet der tages hensyn til skibets anvendelse, antal personer om bord samt andre relevante faktorer. Opbevaringstanken skal være konstrueret til Administrationens tilfredshed og skal være udstyret med visuel indikation af, hvor meget den indeholder.

**2** Som undtagelse til stk. 1 skal ethvert passagerskib, som i overensstemmelse med regel 2 skal opfylde bestemmelserne i dette bilag, og for hvilket regel 11.3 gælder, når det befinder sig i et særligt område, være udstyret med et af følgende anlæg til behandling af kloakspildevand:

**2.1** et anlæg til behandling af kloakspildevand, som skal være af en type godkendt af Administrationen, og som opfylder de af Organisationen udviklede standarder og afprøvningsmetoder<sup>10)</sup>, eller



**2.2** en opbevaringstank med en kapacitet, der til Administrationens tilfredshed kan anvendes til opbevaring af alt kloakspildevand, idet der tages hensyn til skibets anvendelse, antal personer om bord samt andre relevante faktorer. Opbevaringstanken skal være konstrueret til Administrationens tilfredshed og skal være udstyret med visuel indikation af, hvor meget den indeholder.

### **Regel 10 Standard tilkoblingsforbindelser**

**1** For at rør i modtageanlæg kan forbindes med skibets rørledning til udtømmning, skal begge rørledninger være forsynet med en standard tilkoblingsmulighed i overensstemmelse med følgende tabel:

#### **Standarddimensioner for tilkoblingsflange**

Beskrivelse	Dimension
Ydre diameter	210 mm
Indre diameter	I henhold til rørets ydre diameter
Boltringens diameter	170 mm
Flangeudskæringer	4 huller, 18 mm i diameter, anbragt med lige store mellemrum på en bolt-ring 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 6 kg/cm <sup>2</sup> .	

I skibe med en dybde (moulded) på 5 meter eller mindre kan den indre diameter på tilkoblingsforbindelsen være 38 mm.

**2** I skibe i fast fart, dvs. passagerfærger, kan skibets rørledning til udtømmning være udstyret med en anden tilkoblingsmulighed, der kan accepteres af Administrationen, for eksempel en lynkobling.

### **M Regel 11 Udtømmning af kloakspildevand**

#### **A) Udtømmning af kloakspildevand fra andre skibe end passagerskibe i alle områder og udtømmning af kloakspildevand fra passagerskibe uden for særlige områder**

**1** Med forbehold for bestemmelserne i regel 3 i dette bilag må udtømmning af kloakspildevand i havet kun finde sted, såfremt:

**1.1** skibet udleder findelt og desinficeret kloakspildevand under anvendelse af et af Administrationen godkendt anlæg i overensstemmelse med regel 9, stk. 1.2, i en afstand af mere end 3 sømil fra den nærmeste kyst eller kloakspildevand, der ikke er findelt eller desinficeret i en afstand af mere end 12 sømil fra den nærmeste kyst, forudsat at det kloakspildevand, der er blevet opbevaret i opbevaringstanke, eller kloakspildevand fra rum, der indeholder levende dyr, under alle omstændigheder ikke udledes på én gang, men ved en moderat udløbshastighed, når skibet er undervejs og skyder en fart af ikke under 4 knob; udløbshastigheden skal godkendes af Administrationen på grundlag af standarder, der er udviklet af Organisationen,<sup>11)</sup> eller

**1.2** skibet har et godkendt anlæg til behandling af kloakspildevand i brug, der er blevet certificeret af Administrationen som værende i overensstemmelse med de operationelle krav, der nævnes i regel 9, stk. 1.1 i dette bilag, og spildevandet må ikke frembringe synlige spor i havet eller forårsage misfarvning af det omgivende hav.

**2** Bestemmelserne i stk. 1 skal ikke gælde for skibe, der sejler i farvande, som er under en anden stats jurisdiktion, og for besøgende skibe fra andre stater, mens de befinder sig i sådanne farvande, når disse skibe udleder kloakspildevand i overensstemmelse med mindre strenge krav, som kan pålægges af en sådan anden stat.

## **B) Udtømning af kloakspildevand fra passagerskibe i særlige områder**

**3** Med forbehold for bestemmelserne i dette bilags regel 3 er udtømning af kloakspildevand fra passagerskibe i særlige områder forbudt

**3.1** for nye passagerskibe på en dato, der er fastlagt af Organisationen i henhold til dette bilags regel 13.2; dog under ingen omstændigheder før den 1. juni 2019, og

**3.2** for eksisterende passagerskibe på en dato, der er fastlagt af Organisationen i henhold til dette bilags regel 13.2; dog under ingen omstændigheder før den 1. juni 2021; undtagen når følgende betingelser er opfyldt: skibet har et godkendt anlæg til behandling af kloakspildevand i brug, der er certificeret af Administrationen som værende i overensstemmelse med de operationelle krav, der nævnes i dette bilags regel 9.2.1, og spildevandet må ikke frembringe synlige, flydende, faste partikler i havet eller forårsage misfarvning af det omgivende hav.

## **C) Generelle krav**

**4** Når kloakspildevandet blandes med affald eller spildevand, der er dækket af andre bilag i denne bekendtgørelse, skal kravene i disse bilag tillige være opfyldt.

## **Afsnit 4 Modtageanlæg**

### **M Regel 12 Modtageanlæg<sup>12)</sup>**

**1** Regeringen i hvert enkelt konventionsland, som kræver, at skibe, der sejler i farvande under dets jurisdiktion, og besøgende skibe, mens de er i dets farvande, opfylder kravene i regel 11.1, påtager sig at sørge for, at der i havne og ved terminaler findes anlæg til modtagelse af kloakspildevand i overensstemmelse med behovet hos de skibe, der benytter dem, uden at forårsage unødige forsinkelser for dem.

**2** Små udviklingsøstater (SIDS) kan opfylde bestemmelserne i denne regels stk. 1 gennem regionale ordninger, når sådanne ordninger udgør den eneste praktiske måde, hvorpå de på grund af deres særegne forhold kan opfylde disse krav. Parter, der deltager i en regional ordning, skal udarbejde en regional modtagefacilitetsplan under hensyntagen til de af Organisationen udviklede retningslinjer.

Regeringen i enhver part, der deltager i ordningen, skal konsultere Organisationen med henblik på rundsending af følgende oplysninger til MARPOL-konventionens kontraherende parter:

- 1) Hvorledes den regionale modtagefacilitetsplan tager højde for retningslinjerne;
- 2) nærmere oplysninger om de identificerede regionale skibaffaldsmodtagecentre; og
- 3) nærmere oplysninger om havne med kun begrænsede faciliteter.

3 Hver konventionslands regering skal underrette Organisationen om alle de tilfælde, hvor anlæg, der er etableret i henhold til denne regel, påstås at være utilstrækkelige, således at den kan underrette andre konventionslandes regeringer herom.

### **M Regel 13 – Modtageanlæg for passagerskibe i særlige områder**

1 Regeringen i hvert enkelt konventionsland, hvis kystlinje støder op til et særligt område, påtager sig at sørge for:

1.1 at anlæg til modtagelse af kloakspildevand findes i havne og ved terminaler i særlige områder, der anvendes af passagerskibe;

1.2 at anlæggene er tilstrækkelige til at opfylde sådanne passagerskibes behov; og

1.3 at anlæggene fungerer således, at der ikke opstår unødigt forsinkelse af sådanne passagerskibe.

2 Regeringen i hvert enkelt berørt konventionsland skal underrette Organisationen om, hvilke tiltag der er foretaget i henhold til denne regels stk. 1. Når Organisationen har modtaget et tilstrækkeligt antal underretninger i overensstemmelse med stk. 1, skal den fastsætte en dato for ikrafttræden af kravene i regel 11, stk. 3, for det pågældende område. Organisationen skal underrette regeringen i hvert enkelt konventionsland om den således fastsætte dato ikke senere end 12 måneder før denne dato. Indtil en sådan dato er fastsat, skal skibe, der besejler det særlige område, opfylde bestemmelserne i dette bilags regel 11, stk. 1.

### **Afsnit 5 Havnestatskontrol**

#### **Regel 14 Havnestatskontrol af operationelle krav<sup>13)</sup>**

1 Et skib, som befinder sig i et andet konventionslands havn eller offshore terminal, kan underkastes inspektion af en person, som er behørigt autoriseret af konventionslandet for så vidt angår de operationelle krav i dette bilag, når der er god grund til at tro, at skibets fører eller besætning ikke er fortrolige med væsentlige procedurer på skibet/terminalen i forbindelse med forebyggelse af forurening med kloakspildevand.

2 Hvis situationen i stk. 1 af denne regel er aktuel, skal konventionslandet træffe foranstaltninger, der vil sikre, at skibet ikke afsejler før forholdene er bragt i orden i henhold til bestemmelserne i dette bilag.

3 Procedurer 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 6 Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

#### **Regel 15 Anvendelse**

Kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

#### **Regel 16 Verifikation af overholdelse**

1 Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.

2 Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>14)</sup>

3 Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>15)</sup>

4 Auditer af alle kontraherende parter skal:

4.1 baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;<sup>16)</sup> og

4.2 udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>17)</sup>

## **Afsnit 7 Den internationale kode for skibe i polar farvande**

### **Regel 17 Definitioner**

Ved anvendelsen af dette bilag gælder følgende definitioner:

1 "Polarkoden" er den internationale kode for skibe i polare farvande, der består af en indledning samt del I-A og II-A og del I-B og II-B, som vedtaget ved resolution MSC. 385(94) og MEPC. 264(68)), med ændringer, forudsat at:

1.1 ændringer til de miljørelaterede bestemmelser i polarkodens indledning og kapitel 4 i del II-A er vedtaget, trådt i kraft og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL-konventionen vedrørende de ændringsprocedurer, som finder anvendelse på tillæg til bilag; og

1.2 ændringer til polarkodens del II-B vedtages af IMO's miljøkomité (MEPC) i overensstemmelse med dennes forretningsorden.

2 "Antarktis" er havområdet syd for 60° sydlig breddegrad.

3 "Arktiske farvande" er farvande, der er beliggende nord for en linje fra breddegraden 58°00'. 0 N og længdegraden 042°00'. 0 V til breddegraden 64°37'. 0 N, længdegraden 035°27'. 0 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 67°03'. 9 N, længdegraden 026°33'. 4 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 70°49'. 56 N og længdegraden 008°59'. 61 V (Sørkapp, Jan Mayen) og via den sydlige kyst af Jan Mayen til 73°31'. 6 N og 019°01'. 0 Ø ved Bjørnøya, og derfra via en stor cirkellinje til breddegraden 68°38'. 29 N og længdegraden 043°23'08 Ø (Cap Kanin Nos) og derfra via den nordlige kyst af det asiatiske kontinent østpå til Beringstrædet og derfra fra Beringstrædet vestpå til breddegraden 60° N så langt som til Il'pyrskiy og langs den 60. nordlige breddegrad østpå så langt som til og inklusive Etolin-strædet og derfra via den nordlige kyst af det nordamerikanske kontinent så langt sydpå som til breddegraden 60° N og derfra østpå langs breddegraden 60° N til længdegraden 056°37'. 1 V og derfra til breddegraden 58°00'. 0 N, længdegraden 042°00'. 0 V.

4 "Polare farvande" er arktiske farvande og/eller det antarktiske område.

## **Regel 18 Anvendelse og krav**

1 Dette bilag gælder for alle skibe i polare farvande, der er certificeret i overensstemmelse med dette bilag.

2 Medmindre andet udtrykkeligt er angivet, skal alle skibe dækket af stk. 1 opfylde de miljørelaterede bestemmelser i polarkodens indledning og i kapitel 4 i del II-A ud over eventuelle andre gældende krav i dette bilag.

## **Part 2 Opbevaring af kloakspildevand i mindre fartøjer**

### **Regel 1 Anvendelse**

*Disse bestemmelser finder anvendelse på alle typer fartøjer med en bruttotonnage under 400, eller som er godkendt til befordring af under 15 personer, som er forsynet med toilet, og som besejler østersøområdet og dansk søterritorium.*

### **Regel 2 Definitioner**

1 »Nyt fartøj«: *Et fartøj, hvis køl er lagt eller som er produceret den 1. januar 2000 eller senere.*

2 »Eksisterende fartøj«: *Et fartøj som ikke er nyt.*

3 »Kloakspildevand« - *Afløbsstoffer og andet affald fra toiletter og urinaler.*

4 »Fast installeret toiletsystem«: *Et toiletsystem, som består af toiletkumme, opbevaringstank med tilhørende ventiler og rør og/eller slangeforbindelser samt en landtilslutning.*

5 »Transportabelt toilet«: *Et toiletsystem, som består af en toiletkumme med tilhørende transportabel opbevaringstank uden søforbindelse, hvor tanken manuelt kan tømmes ved hældning.*

6 »Landtilslutning«: *Et standardkoblingsled hvorigennem opbevaringstanken kan tømmes via eksternt pumpearrangement.*

7 »Søtoilet«: *Et toiletsystem, som ikke er forsynet med opbevaringstank, og som har direkte forbindelse til søen.*

8 »Østersøområdet«: *Østersøen, Den Botniske Bugt, Den Finske Bugt, Bælterne samt Kattegat indtil breddeparallellen 57° 44,8'N gennem Skagen.*

### **Regel 3 Krav til nye fartøjer**

*Fast installerede- og transportable toiletsystemer skal opfylde de tekniske krav i den på byggetidspunktet seneste udgave af standarden ISO 8099.*

### **Regel 4 Krav til eksisterende fartøjer**

1 *Eksisterende fartøjer skal opfylde bestemmelserne i regel 3 fra den 1. januar 2005, dog kan*

1.1 *eksisterende transportable toiletsystemer bibeholdes,*

1.2 *eksisterende fastinstallerede toiletsystemer bibeholdes, hvis systemet forsynes med en landtilslutning i henhold til standarden ISO 8099;*

**1.3** eksisterende søtoiletter bibeholdes, hvis toilettet forsynes med en opbevaringstank samt en landtilslutning i henhold til ISO 8099.

#### **Regel 5 Anvendelse af produkter til desinficering og andre formål**

*Der skal gøres opmærksom på, at følgende regel alene er Søfartsstyrelsens oversættelse af MARPOL. For gældende dansk lovgivning henvises til Miljøministeriet.*

*I ethvert toiletsystem må der til desinficering og andre formål kun anvendes produkter, som ikke er skadelige for havmiljøet.*

- 1) Der henvises til Assembly resolution A. 927(22), »Guidelines for the designation of special areas under MARPOL and guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas«.
- 2) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 3) Der henvises til MEPC 52 (11. – 15. oktober 2004), der bekræftede, at 27. september 2003 er ikrafttrædelsesdatoen for MARPOL, Annex IV (jf. MEPC 52/24, afsnit 6.16 – 6.19).
- 4) Gælder dog ikke for skibe i national fart i Grønland.
- 5) Henviser til »Guideline for exemption of unmanned non-self-propelled barges from certain survey and certification requirements under the MARPOL Convention (MEPC. 1/Circ. 892)«.
- 6) Der henvises til »Global and uniform implementation of the harmonized system of survey and certification (HSSC)«, som vedtaget af Assembly of the Organization ved resolution A. 883(21), »the Survey guidelines under the harmonized system of survey and certification, 2007«, som vedtaget af Assembly of the Organization ved resolution A. 997(25), som kan ændres af Organisationen. Der henvises til MSC/Circ. 1010 – MEPC/Circ. 382 on Communication of information on the authorization of recognized organizations (ROs), and the information collected via the Global Integrated Shipping Information System (GISIS).
- 7) Der henvises til »the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 739(18), som ændret ved resolution MSC. 208(81), og »the Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 789(19), som kan ændres af Organisationen.
- 8) Der henvises til »Guidance on the timing of replacement of existing certificates issued after the entry into force of amendments to certificates in IMO instruments (MSC-MEPC. 5/Circ. 6)«.
- 9) Der henvises til »2012 Guidelines on Implementation of Effluent Standards and Performance Tests for Sewage Treatment Plants« vedtaget af Organisationens miljøbeskyttelseskomité (MEPC) ved resolution MEPC. 227(64), senere ændret ved MEPC. 284(70).
- 10) Der henvises til »2012 Guidelines on Implementation of Effluent Standards and Performance Tests for Sewage Treatment Plants« vedtaget af Organisationens miljøbeskyttelseskomité (MEPC) ved resolution MEPC. 227(64), senere ændret ved MEPC. 284(70).
- 11) Der henvises til »Recommendation on standards for the rate of discharge of untreated sewage from ships« som vedtaget af Organisationens miljøbeskyttelseskomité (MEPC) ved resolution MEPC. 157(55).
- 12) Der henvises til Consolidated guidelines for port reception facility providers and users (MEPC. 1/Circ. 834)
- 13) Der henvises til »procedures for port State control« som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1119(30).
- 14) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 15) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 16) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 17) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).

## Forebyggelse af forurening med affald fra skibe

<b>Afsnit I Generelt</b>	
Regel 1	Definitioner
Regel 2	Anvendelse
M Regel 3	Generelt forbud mod bortskaffelse af affald i havet
M Regel 4	Bortskaffelse af affald uden for særlige områder
M Regel 5	Særlige krav til bortskaffelse af affald fra faste eller flydende platforme
M Regel 6	Bortskaffelse af affald inden for særlige områder
M Regel 7	Undtagelser
M Regel 8	Modtageanlæg
S Regel 9	Havnestatskontrol på operationelle krav
S Regel 10	Opslag, planer for behandling af affald og journaloptegnelser om affald
<b>Afsnit II Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen</b>	
Regel 11	Anvendelse
Regel 12	Verifikation af overholdelse
<b>Afsnit III Den internationale kode for skibe i polar farvande</b>	
Regel 13	Definitioner
Regel 14	Anvendelse og krav

**Indledning**

*Dette bilag indeholder bestemmelserne i Annex V til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe – MARPOL 73/78 samt senere ændringer.*

*Reglernes administration er fordelt således, at Miljøstyrelsen er ansvarlig for reglerne om udtømming, og Søfartsstyrelsen er ansvarlig for reglerne om de tekniske installationer om bord i skibene, herunder journaler og planer. Denne ansvarsfordeling er angivet ud for hver regel med et »M« for Miljøstyrelsen og et »S« for Søfartsstyrelsen.*

*I forbindelse med gennemførelsen af MARPOL-konventionen i Danmark er der således ud over de bekendtgørelser, som er udstedt af Søfartsstyrelsen også bekendtgørelser, der er udstedt af Miljøministeriet, som også skal følges.*

**Afsnit I - Generelt****Regel 1 Definitioner**

I dette bilag betyder:

**1 »Dyrekroppe«:** Kroppe fra dyr, der transporteres om bord som last, og som dør eller aflives under rejsen.

**2 »Ladningsrester«:** Rester af ladninger, der ikke dækkes af andre annexer i MARPOL-konventionen, og som forbliver på dæk eller i lastrum efter lastning eller losning, herunder overskud eller spild fra lastning



eller losning, i såvel våd som tør tilstand, eller som forbliver i vaskevand, men omfatter ikke støv fra lasten, som forbliver på dæk efter fejning, eller støv på skibets ydre overflader.

**3 »Kogeolie«:** Alle typer spiseolie eller animalsk fedt, der anvendes eller skal anvendes til at tilberede eller koge mad, men omfatter ikke selve den mad, der tilberedes ved brug af sådanne olier.

**4 »Husholdningsaffald«:** Alle typer affald, der ikke dækkes af andre bilag, som frembringes i skibets opholdsrum. Husholdningsaffald omfatter ikke gråt vand.

**5 »Undervejs«:** At skibet er undervejs til søs på en kurs eller kurser, herunder afvigelse fra den korteste direkte rute, som – så vidt det er praktisk muligt fra et navigationssynspunkt – vil få eventuel udstrømning til at spredes over så stort et havområde, som det er rimeligt og praktisk muligt.

**6 »Fiskegrej«:** Alle fysiske anordninger eller dele deraf eller kombinationer af dele, som kan placeres på eller i vandet eller på havbunden med det formål at fange eller kontrollere med henblik på efterfølgende fangst eller høst af marine organismer eller friskvandsorganismer.

**7 »Faste eller flydende platforme«:** Faste eller flydende konstruktioner til søs, som er beskæftiget med eftersøgning efter, udnyttelse af eller hermed forbunden offshore-forarbejdning af mineralske ressourcer på havbunden.

**8 »Levnedsmiddelfald«:** Alle typer fordærvet eller ufordærvet næringsstoffer, som også omfatter frugter, grøntsager, mejeriprodukter, fjerkræ, kødprodukter og madrester genereret om bord på skibe.

**9 »Affald«:** Alle typer levnedsmiddel-, husholdnings- og driftsaffald, alle typer plastic, ladningsrester, madolie, fiskegrej og dyrekroppe, der er fremkommet ved skibets normale drift, og som bliver fortløbende eller periodisk afskaffet, med undtagelse af sådanne stoffer, som er defineret eller angivet i andre annexer i MARPOL-konventionen. Affald omfatter ikke friske fisk og dele heraf, der er fremkommet ved fiskeri under rejsen eller som et resultat af fiskeopdræt, som involverer transport af fisk, herunder skaldyr, til placering i fiskeopdrætsfaciliteten og transport af indtagne fisk, herunder skaldyr, fra sådanne faciliteter til land med henblik på forarbejdning.

**10 »Forbrændingsaske«:** Aske og slagge, der stammer fra forbrændingsovne om bord på skibe, der anvendes til affaldsforbrænding.

**11 »Nærmeste kyst«:** Udtrykket »fra nærmeste kyst« betyder fra den basislinie, hvorfra det pågældende territoriums territorialfarvand er fastsat i overensstemmelse med international ret, i disse bestemmelser dog med den tilføjelse at »fra nærmeste kyst« ud for Australiens nordøstlige kyst betyder fra en linje trukket ud fra den australske kyst

fra punktet 11 00' sydlig bredde, 142 08' østlig længde 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 10° 41' sydlig bredde, 145° 00' østlig længde, derfra til

punktet 13° 00' sydlig bredde, 145° 00' østlig længde, derfra til

punktet 15° 00' sydlig bredde, 146° 00' østlig længde, derfra til  
punktet 17° 30' sydlig bredde, 147° 00' østlig længde, derfra til  
punktet 21° 00' sydlig bredde, 152° 55' østlig længde, derfra til  
punktet 24° 30' sydlig bredde, 154° 00' østlig længde, derfra til  
punktet 24° 42' sydlig bredde, 153° 15' østlig længde, på den australske kyst.

**12 »Driftsaffald«:** Alle typer affald i fast form (herunder slam), der ikke dækkes af andre bilag, som samles om bord under et skibs normale vedligehold eller drift eller anvendes til stuvning og håndtering af last. Driftsaffald omfatter ligeledes rengøringsmidler og tilsætningsstoffer i lastrum og eksternt vaskvand. Driftsaffald omfatter ikke gråt vand, lænsevand eller anden lignende type udtømmning, der er væsentlig for et skibs drift, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.

**13 »Plastic«:** Et materiale i fast form, der som en væsentlig ingrediens indeholder en eller flere polymer med høj molekylemasse, og som formes (tilrettes) enten ved fremstillingen af polymer eller ved fabrikationen til et færdigt produkt under varme og/eller tryk. Plastic har materialeegenskaber, der går fra hård og skør til blød og elastisk. Ved anvendelsen af dette bilag betyder »alle typer plastic« alt affald, som består af eller omfatter plastic i enhver form, herunder syntetisk tovværk, syntetiske fiskegarn, plastskraldeposer og forbrændingsaske fra plastprodukter.

**14 »Særligt område«:** Et havområde, hvor det af anerkendte tekniske årsager under hensyn til områdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik er nødvendigt at indføre særlige obligatoriske regler for at undgå forurening af havet med affald.

I dette bilag omfatter de særlige områder Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavsområdet, Rødehavsområdet, Golfområdet, Nordsøområdet, Det Antarktiske Område og Det Storcaribiske Område, der er defineret, som følger:

**14.1 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 Gibraltarstræder ved meridianen 5° 36' V.

**14.2 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.

**14.3 Sortehavsområdet** betyder det egentlige Sortehav, således at den 41. nordlige breddegrad udgør grænsen mellem Middelhavet og Sortehavet.

**14.4 Rødehavsområdet** betyder det egentlige Rødehav med Suezgolfen og Aqababugten, afgrænset mod syd af kompaslinjen 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).

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

**14.6 Nordsøområdet** betyder havområderne:

**14.6.1 Nordsøen**, syd for 62° nordlig bredde og øst for 4° vestlig længde;

**14.6.2 Skagerrak** begrænset øst for Skagen mod syd ved 57° 44,8' nordlig bredde; og

**14.6.3** Den Engelske Kanal og adgangsvejene hertil øst for 5° vestlig længde og nord for 48° 30' nordlig bredde.

**14.7** Det Antarktiske område betyder havområdet syd for 60° sydlig bredde.

**14.8** Det Storcaribiske område betyder den Mexicanske Golf og det egentlige Caribiske 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 kompaslinje, som krydser 7° 20' nordlig bredde og 50° vestlig længde derfra af en kompaslinje, som er trukket mod sydvest til den østlige grænse af Fransk Guyana.

**15** »Audit« betyder en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditter og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.

**16** »Auditordning« betyder IMO's auditordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>1)</sup>

**17** »Implementeringskoden« betyder IMO's kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1070(28).

**18** »Auditstandard« betyder implementeringskoden.

**19** »Elektroniske logbøger« betyder en anordning eller et system, som er godkendt af administrationen, til elektronisk at registrere de krævede registreringer for udledning, overførsler og andre operationer som foreskrevet under dette bilag i stedet for en fysisk logbog.

## **Regel 2 – Anvendelse**

Bestemmelserne i dette bilag finder, hvor ikke andet udtrykkeligt er angivet, anvendelse på alle skibe.

## **M Regel 3 – Generelt forbud mod bortskaffelse af affald i havet**

**1** Bortset fra, hvad der følger af bestemmelserne i regel 4, 5, 6 og 7 og afsnit 5.2 i polarkodens del II-A, som defineret i regel 13.1, er bortskaffelse af alt affald i havet forbudt.

**2** Bortset fra, hvad der følger af dette bilags regel 7, er bortskaffelse i havet af al plastic, herunder syntetisk tovværk, syntetiske fiskegarn, plastskraldeposer og forbrændingsaske fra plastprodukter, forbudt.

**3** Bortset fra, hvad der følger af dette bilags regel 7, er bortskaffelse i havet af madolie forbudt.

## **M Regel 4 – Bortskaffelse af affald uden for særlige områder**

**1** Med forbehold for bestemmelserne i dette bilags regel 5, 6 og 7 er bortskaffelse af følgende affald i havet uden for særlige områder kun tilladt, mens skibet er undervejs, og så langt fra den nærmeste kyst, som det er praktisk muligt; dog under alle omstændigheder ikke mindre end:

**1.1** 3 sømil fra den nærmeste kyst for levnedsmiddelfald, som har passeret gennem et findelings- eller formalingsanlæg. Sådant findelt eller formalet affald skal kunne passere gennem en sigte, hvis maskestørrelse er højst 25 mm.

**1.2** 12 sømil fra den nærmeste kyst for levnedsmiddelfald, som ikke er behandlet i overensstemmelse med stk. 1 ovenfor.

**1.3** 12 sømil fra den nærmeste kyst for ladningsrester, som ikke kan indvindes ved hjælp af almindeligt tilgængelige lossemetoder. Sådanne ladningsrester må ikke indeholde stoffer, der er klassificeret som skadelige for havmiljøet, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.

**1.4** For så vidt angår dyrekroppe, skal bortskaffelsen ske så langt fra den nærmeste kyst som muligt, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.

**2** Rengøringsmidler eller tilsætningsstoffer i vaskevand fra lastrum, dæk og ydre overflader kan bortskaffes i havet, men sådanne stoffer må ikke være skadelige for havmiljøet, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.

**3** Bulkskibe, der transporterer tørlast i bulk som defineret i regel VI/1-1.2 i SOLAS (the International Convention for the Safety of Life at Sea), 1974, med senere ændringer, som sejler med andet end korn, skal være klassificeret i overensstemmelse med MARPOL Annex V, Appendiks IV, og det skal være deklareret, af afskiber om lasten er skadeligt for havmiljøet.

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

#### **M Regel 5 – Særlige krav til bortskaffelse af affald fra faste eller flydende platforme**

**1** Bortset fra, hvad der følger af bestemmelserne i stk. 2, er bortskaffelse i havet af alt affald forbudt fra faste eller flydende platforme og fra alle andre skibe, der er forløjet til eller ligger inden for en afstand af 500 m fra sådanne platforme.

**2** Levnedsmiddelfald må bortskaffes i havet fra faste eller flydende platforme, der befinder sig mindst 12 sømil fra den nærmeste kyst, og fra alle andre skibe, der er forløjet til eller ligger inden for en afstand af 500 m fra sådanne platforme, men kun når affaldet har passeret gennem et findelings- eller formalingsanlæg. Sådant findelt eller formalet levnedsmiddelfald skal kunne passere gennem en sigte, hvis maskestørrelse er højst 25 mm.

#### **M Regel 6 – Bortskaffelse af affald inden for særlige områder**

**1** Bortskaffelse i havet inden for særlige områder af følgende typer affald er kun tilladt, mens skibet er undervejs, og som følger:

**1.1** Bortskaffelse i havet af levnedsmiddelfald så langt fra den nærmeste kyst som praktisk muligt, dog mindst 12 sømil fra den nærmeste kyst eller nærmeste isfjeld. Levnedsmiddelfald skal være findelt eller formalet and skal kunne passere gennem en sigte, hvis maskestørrelse er højst 25 mm. Levnedsmiddelfald må ikke være forurennet med andre typer affald. Bortskaffelse af indførte aviære produkter, herunder fjerkræ og dele af fjerkræ, er ikke tilladt i det Antarktiske område, medmindre det er blevet behandlet, således at det er sterilt.

**1.2** Bortskaffelse af ladningsrester, der ikke kan indvindes ved hjælp af almindeligt tilgængelige lossemetoder, når alle følgende betingelser er opfyldt:

**1.2.1** Ladningsrester, rengøringsmidler eller tilsætningsstoffer, der er indeholdt i vaskevand fra lastrum, omfatter ikke stoffer, der er klassificeret som skadelige for havmiljøet under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;

**1.2.2** Såvel afgangshavnen og den næste anløbshavn befinder sig inden for det særlige område, og skibet vil ikke gå i transit uden for det særlige område mellem disse havne;

**1.2.3** Der findes ikke tilstrækkelige modtagefaciliteter i disse havne under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer; og

**1.2.4** Når kravene i stk. 2.1, 2.2 og 2.3 er opfyldt, skal bortskaffelse af vaskevand fra lastrum, der indeholder rester, foregå så langt fra den nærmeste kyst eller det nærmeste isfjeld som praktisk muligt og mindst 12 sømil fra den nærmeste kyst eller det nærmeste isfjeld.

**2** Rengøringsmidler eller tilsætningsstoffer, der indeholdes i vaskevand fra dæk og ydre overflader, kan bortskaffes i havet, men kun hvis disse stoffer ikke er skadefulde for havmiljøet under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.

**3** Følgende bestemmelser gælder (ud over bestemmelserne i denne regels stk. 1) i det Antarktiske område:

**3.1** Regeringen i hvert enkelt konventionsland, fra hvis havne skibe afgår undervejs mod eller ankommer fra det Antarktiske område, påtager sig at sørge for, at tilstrækkelige modtagefaciliteter så snart som praktisk muligt er tilvejebragt for alle skibe uden at forårsage unødigt forsinkelse og i overensstemmelse med skibenes behov.

**3.2** Regeringen i hvert enkelt konventionsland skal sørge for, at alle skibe, som er registreret i det pågældende land, før de besejler det Antarktiske område, har tilstrækkelig kapacitet om bord til opbevaring af alt affald under sejlads i området og har indgået aftaler om levering af sådant affald til en modtagefacilitet efter at have forladt området.

**4** Når affald er blandet eller forurenat med andre stoffer, som det er forbudt at bortskaffe, eller som er forbundet med forskellige bortskaffelseskrav, skal de strengeste krav være gældende.

## **M Regel 7 – Undtagelser**

**1** Dette bilags regel 3, 4, 5 og 6 og afsnit 5.2 i polarkodens del II-A skal ikke gælde for:

**1.1** Bortskaffelse af affald fra et skib, når det er nødvendigt af hensyn til skibets og de ombordværendes sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet; eller

**1.2** Hændeligt udslip af affald som følge af skade på et skib eller dets udstyr under forudsætning af, at der før og efter skadens indtræden er blevet iagttaget alle rimelige forholdsregler med henblik på at forhindre udslippet eller begrænse det mest muligt; eller

**1.3** Hændeligt tab af fiskegrej fra et skib under forudsætning af, at alle rimelige forholdsregler er blevet iagttaget for at undgå sådant tab; eller

**1.4** Bortskaffelse af fiskegrej fra et skib med henblik på beskyttelse af havmiljøet eller skibet eller dets besætnings sikkerhed.

**2** Undtagelse vedrørende »undervejs«:

**2.1** Bestemmelserne vedrørende »undervejs» i regel 4 og 6 og i kapitel 5 i polarkodens del II-A skal ikke gælde for bortskaffelse af levnedsmiddelfaffald, hvor det er tydeligt, at opbevaring om bord af sådant levnedsmiddelfaffald udgør en overhængende helbredsrisiko for de ombordværende.

## **M Regel 8 – Modtageanlæg<sup>2)</sup>**

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

**2** Regeringen i hvert enkelt konventionsland skal underrette Organisationen om alle de 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.

**3** Små udviklingsøstater (SIDS) kan opfylde bestemmelserne i denne regels stk. 1 og 2.1 gennem regionale ordninger, når sådanne ordninger udgør den eneste praktiske måde, hvorpå de på grund af deres særegne forhold kan opfylde disse krav. Parter, der deltager i en regional ordning, skal udarbejde en regional modtagefacilitetsplan under hensyntagen til de af Organisationen<sup>3)</sup> udviklede retningslinjer.

Regeringen i enhver part, der deltager i ordningen, skal konsultere Organisationen med henblik på rundsending af følgende oplysninger til MARPOL-konventionens kontraherende parter:

**3.1** Hvorledes den regionale modtagefacilitetsplan tager højde for retningslinjerne;

**3.2** nærmere oplysninger om de identificerede regionale skibsfaldsmodtagecentre; og

**3.3** nærmere oplysninger om havne med kun begrænsede faciliteter.

**4** Modtagefaciliteter inden for særlige områder:

**4.1** Regeringen for hvert enkelt konventionsland, hvis kystlinje grænser op til et særligt område, påtager sig at sørge for, at der så snart som muligt i alle havne og terminaler inden for det særlige område tilvejebringes tilstrækkelige modtageanlæg under hensyntagen til de specielle behov hos de skibe, der besejler disse områder.

**4.2** Regeringen for hvert af de pågældende lande skal underrette Organisationen om de foranstaltninger, der er truffet i henhold til denne regels stk. 3.1. Når Organisationen har modtaget et tilstrækkeligt antal underretninger, skal den fastsætte en dato for ikrafttræden af kravene i dette bilags regel 6 for det pågældende område. Organisationen skal underrette regeringen i hvert enkelt konventionsland om den således fastsætte dato ikke senere end 12 måneder før denne dato. Indtil en sådan dato er fastsat, skal skibe, der besejler det særlige område, opfylde bestemmelserne i dette bilags regel 4, hvad angår bortskaffelse uden for særlige områder.

## **S Regel 9 – Havnestatskontrol på operationelle krav<sup>4)</sup>**

**1** Et skib i et andet konventionslands havn eller offshore terminal kan underkastes inspektion vedrørende operationelle krav af en person, som er behørigt autoriseret af konventionslandet, når der er klare grunde til at tro, at skibets fører eller besætning ikke er fortrolig med væsentlige skibsprocedurer i forbindelse med forebyggelse af forurening med affald.

**2** På baggrund af omstændighederne i denne regels 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 forpligtigelser, et konventionsland har i forbindelse med udførelsen af kontrol af operationelle krav, som specifikt foreskrevet i MARPOL-konventionen.

## **S Regel 10 – Opslag, planer for behandling af affald<sup>5)</sup> og journaloptegnelser om affald**

**1.1** Alle skibe på 12 meters længde overalt og derover og faste eller flydende platforme skal have opslag<sup>6)</sup>, som gør besætningsmedlemmer og passagerer opmærksom på kravene i regel 3, 4, 5 og 6 i dette bilag og i afsnit 5.2 i polarkodens del II-A om bortskaffelse af affald.

**1.2** Opslagene skal være skrevet på skibspersonalets arbejdssprog, og om bord på skibe, som sejler på havne eller offshore terminaler, som er under andre konventionslandes jurisdiktion, skal opslagene ligeledes være på engelsk, fransk eller spansk.

**2** Alle skibe med en bruttotonnage på 100 og derover og alle skibe, som er godkendt til befordring af 15 personer eller flere, og faste eller flydende platforme skal have en plan for behandling af affald, som besætningen skal følge. Denne plan skal indeholde nedskrevne procedurer om begrænsning, opsamling, opbevaring, behandling og bortskaffelse af affald, herunder procedurer for brugen af udstyret om bord. Den skal også angive den eller de personer, som har ansvar for, at procedurerne i planen gennemføres. En sådan plan skal udføres i henhold til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer<sup>7)</sup> 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, som besejler havne eller terminaler under et andet konventionslands jurisdiktion, og alle faste eller flydende platforme skal være forsynet med en affaldsjournal. Affaldsjournalen skal, uanset om den udgør en del af skibets dagbog, som en selvstændig bog eller som en elektronisk logbog, være godkendt af Administrationen under hensyntagen til de retningslinjer, der er udarbejdet af Organisationen<sup>8)</sup>, og udformes som angivet i MARPOL-konventionen Annex V, Appendix II.

**3.1** Hver udledning i havet eller til en modtagefacilitet eller afsluttet affaldsforbrænding skal omgående indføres i affaldsjournalen, og den ansvarlige officer skal med sin underskrift kvittere herfor på datoen for udledningen eller affaldsforbrændingen. Hver udskrevet side i affaldsjournalen skal underskrives af skibets fører. Optegnelserne i affaldsjournalen skal mindst være på engelsk, fransk eller spansk. Hvor optegnelserne ligeledes er på flagstatens officielle sprog, skal sådanne optegnelser have fortrinsret i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser;

**3.2** Optegnelsen for hver udledning i havet i henhold til regel 4, 5, 6 eller afsnit 5.2 i kapitel 5 til polarkodens del II-A skal angives med dato og tidspunkt, skibets position (breddegrad og længdegrad), beskrivelse af affaldet og den anslåede mængde (i kubikmeter), som er udledt. Ved udledning af lastrester skal skibets position på tidspunktet for igangsættelsen og afslutningen af udledningen angives ud over ovennævnte.

**3.3** Optegnelsen for hver fuldført afbrænding skal angives med dato, tidspunkt og skibets position (breddegrad og længdegrad) på tidspunktet for igangsættelsen og afslutningen af afbrændingen, det afbrændte affalds kategori og den anslåede mængde afbrændt affald af hver kategori i kubikmeter.

**3.4** Optegnelsen for hver udledning til modtagefaciliteter i havn eller til et andet skib skal angives med dato og tidspunkt for udledningen, havnen eller faciliteten eller skibets navn, det udledte affalds kategori og den anslåede mængde udledning af hver kategori i kubikmeter.«

**3.5** Affaldsjournalen skal opbevares om bord på skibet eller den faste eller flydende platform og på et sted, hvor den er tilgængelig for inspektion på ethvert rimelig tidspunkt. Journalen skal sammen med kvitteringer modtaget fra modtagefaciliteter opbevares sikkert i en periode af to år efter den sidste optegnelse.

**3.6** I tilfælde af udledning, udslip eller tab ved uheld, som henvist til i dette bilags regel 7, skal der foretages en optegnelse i affaldsjournalen eller – ved skibe under 400 bruttotons – skal der foretages en optegnelse i skibets officielle logbog af datoen og tidspunktet for hændelsen, havnen eller skibets position på tidspunktet for hændelsen (breddegrad, længdegrad og vanddybde, hvis denne kendes), årsagen til udledningen, udslippet eller tabet, en nærmere beskrivelse af det udledte, undslupne eller tabte, kategorien af det udledte, undslupne eller tabte affald, den anslåede mængde af hver kategori i kubikmeter, rimelige foranstaltninger, der er truffet for at hindre eller begrænse udledningen, udslippet eller det hændelige tab og generelle bemærkninger.

**4** Administrationen kan frafalde kravet om affaldsjournal for:

**4.1** 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

**4.2** faste eller flydende platforme.

**5** Medlemslandets kompetente administration må gennemgå affaldsjournalen eller skibets officielle logbog på alle skibe, som er omfattet af bestemmelserne i denne regel, når sådanne skibe ligger i dets havne eller ved dets terminaler, og Administrationen må tage kopi af enhver optegnelse heri og kræve, at føreren attesterer kopien. Enhver sådan kopi, som er blevet attesteret af skibets fører som en tro kopi af en optegnelse i affaldsjournalen eller skibets officielle logbog, skal accepteres i enhver juridisk henseende som bevis for de kendsgerninger, som er angivet i optegnelsen. Den kompetente administrations gennemgang af affaldsjournalen eller skibets officielle logbog samt kopiering og attestation af kopien i henhold til dette stk. skal udføres så hurtigt som muligt uden at forårsage urimelig forsinkelse.

**6** Hændeligt tab eller udledning af fiskegrej, som nævnt i regel 7.1.3 og 7.1.4, som udgør en betydelig fare for havmiljøet eller sejladsen, skal indberettes til skibets flagstat og, hvis tabet eller udledningen forekommer i farvande under en kyststats jurisdiktion, skal det også indberettes til denne kyststat.

## **Afsnit II Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

### **Regel 11 Anvendelse**

Kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

### **Regel 12 Verifikation af overholdelse**

**1** Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditer af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.

**2** Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede<sup>9)</sup> retningslinjer.

**3** Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>10)</sup>

**4** Auditter af alle kontraherende parter skal:

1) baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;<sup>11)</sup> og



- 2) udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>12)</sup>

## **Afsnit III Den internationale kode for skibe i polare farvande**

### **Regel 13 Definitioner**

Ved anvendelsen af dette bilag gælder følgende definitioner:

**1** "Polarkoden" er den internationale kode for skibe i polare farvande, der består af en indledning samt del I-A og II-A og del I-B og II-B, som vedtaget ved resolution MSC. 385(94) og MEPC. 264(68)), med ændringer, forudsat at:

**1.1** ændringer til de miljørelaterede bestemmelser i polarkodens indledning og kapitel 5 i del II-A er vedtaget, trådt i kraft og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL-konventionen vedrørende de ændringsprocedurer, som finder anvendelse i tillæg til bilag; og

**1.2** ændringer til polarkodens del II-B vedtages af IMO's miljøkomité (MEPC) i overensstemmelse med dennes forretningsorden.

**2** "Arktiske farvande" er farvande, der er beliggende nord for en linje fra breddegraden 58°00'. 0 N og længdegraden 042°00'. 0 V til breddegraden 64°37'. 0 N, længdegraden 035°27'. 0 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 67°03'. 9 N, længdegraden 026°33'. 4 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 70°49'. 56 N og længdegraden 008°59'. 61 V (Sørkapp, Jan Mayen)\_og via den sydlige kyst af Jan Mayen til 73°31'. 6 N og 019°01'. 0 Ø ved Bjørnøya, og derfra via en stor cirkellinje til breddegraden 68°38'. 29 N og længdegraden 043°23'08 Ø (Cap Kanin Nos) og derfra via den nordlige kyst af det asiatiske kontinent østpå til Beringstrædet og derfra fra Beringstrædet vestpå til breddegraden 60° N så langt som til Il'pyrskiy og langs den 60. nordlige breddegrad østpå så langt som til og inklusive Etolin-strædet og derfra via den nordlige kyst af det nordamerikanske kontinent så langt sydpå som til breddegraden 60° N og derfra østpå langs breddegraden 60° N til længdegraden 056°37'. 1 V og derfra til breddegraden 58°00'. 0 N, længdegraden 042°00'. 0 V.

**3** "Polare farvande" er arktiske farvande og/eller det antarktiske område.

### **Regel 14 Anvendelse og krav**

**1** Dette afsnit gælder for alle skibe i polare farvande, for hvilket dette bilag gælder.

**2** Medmindre andet udtrykkeligt er angivet, skal alle skibe dækket af stk. 1 opfylde de miljørelaterede bestemmelser i polarkodens indledning og i kapitel 5 i del II-A ud over eventuelle andre gældende krav i dette bilag.

**3** Ved anvendelsen af kapitel 5 i polarkodens del II-A bør der tages højde for den yderligere vejledning, der er indeholdt i polarkodens del II-B.

- 1) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 2) Der henvises til »Guide to good practice for port reception facility providers and users« MEPC. 1/Circ. 834.
- 3) Der henvises til »Guidelines for the development of a regional reception facilities plan« som vedtaget af Organisationen ved resolution MEPC. 221(63).
- 4) Der henvises til »Procedures for port State Control« vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1119(30).
- 5) Der henvises til »Guidelines for the development of garbage management plans« som er vedtaget af Organisationen ved resolution MEPC. 220(63).
- 6) Der henvises til Table 1 i »2017 Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V« vedtaget af Organisation ved resolution MEPC. 295(71).
- 7) Der henvises til »Guidelines for the development of garbage management plans« som er vedtaget af Organisationen ved resolution MEPC. 220(63).
- 8) Der henvises til »Guideline for the use of electronic record books under MARPOL, MEPC. 312(/74)
- 9) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 10) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 11) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).
- 12) Der henvises til »Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1067(28).

## Forebyggelse af luftforurening fra skibe

<b>Afsnit 1 Generelle bestemmelser</b>		
	Regel 1	Anvendelse
	Regel 2	Definitioner
	Regel 3	Undtagelser og dispensationer
M/S	Regel 4	Ækvivalens
<b>Afsnit II Syn, certifikater og kontrolforanstaltninger</b>		
S	Regel 5	Syn
S	Regel 6	Udstedelse eller påtegning af certifikater og overensstemmelseserklæringer i forbindelse med rapportering af brændstofforbrug
S	Regel 7	Udstedelse af certifikater ved en anden regering
S	Regel 8	Formen af certifikater og overensstemmelseserklæringer vedrørende rapportering af brændstofforbrug og operationel CO2 klassificering
S	Regel 9	Gyldigheden og gyldighedsperioden for certifikater og overensstemmelseserklæringer vedrørende rapportering af brændstofforbrug og operationel CO2 klassificering
S	Regel 10	Havnestatskontrol af operationelle krav
S/M	Regel 11	Overtrædelse og håndhævelse
<b>Afsnit III Bestemmelser vedrørende kontrol med skibes emission</b>		
M	Regel 12	Ozonlagnedbrydende stoffer
S	Regel 13	Nitrogenoxid (NOx)
S/M	Regel 14	Svovloxid (SOx) og partikelholdigt materiale
M	Regel 15	Flygtige, organiske forbindelser
S/M	Regel 16	Afbrænding om bord på skibe
M	Regel 17	Modtageanlæg
S/M	Regel 18	Tilgængelighed og kvalitet af brændselolie
<b>Afsnit IV Regler om CO2 intensiteten for international skibsfart</b>		
S	Regel 19	Anvendelse
S	Regel 20	Formål
S	Regel 21	Funktioneller betingelser
S	Regel 22	Opnået energieffektivitetsdesignindeks (Opnået EEDI)
S	Regel 23	Opnået energieffektivitetsdesignindeks for eksisterende skibe (opnået EEXI)
S	Regel 24	Krævet EEDI
S	Regel 25	Krævet EEXI
S	Regel 26	Driftsplan for skibsenergieffektivitet (SEEMP)
S	Regel 27	Indsamling og rapportering af oplysninger om skibes brændstofforbrug
S	Regel 28	Operationel CO2 intensitet
S	Regel 29	Fremme af teknisk samarbejde og teknologioverførsel vedrørende forbedring af skibes energieffektivitet

<b>Afsnit V</b>	<b>Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen</b>
Regel 30	Anvendelse
Regel 31	Verifikation af overholdelse
TILLÆG I	
TILLÆG II	

*Dette bilag indeholder bestemmelserne i Annex VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe – MARPOL 73/78 samt senere ændringer.*

*Reglernes administration er fordelt således, at Miljøstyrelsen er ansvarlig for reglerne om udledning, og Søfartsstyrelsen er ansvarlig for reglerne om de tekniske installationer om bord i skibene, herunder journaler og planer. Denne ansvarsfordeling er angivet ud for hver regel med et »M« for Miljøstyrelsen og et »S« for Søfartsstyrelsen.*

*I forbindelse med gennemførelsen af MARPOL-konventionen i Danmark er der således ud over de bekendtgørelser, som er udstedt af Søfartsstyrelsen også bekendtgørelser, der er udstedt af Miljøministeriet, som også skal følges*

*I bestemmelserne angives IMO ved Organisationen, MARPOL 73/78 ved Konventionen og henholdsvis Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen ved Administrationen.*

## **Afsnit I Generelle bestemmelser**

### **Regel 1 Anvendelse**

Bestemmelserne i dette bilag gælder for alle skibe, medmindre andet udtrykkeligt fremgår. Bestemmelserne gælder ikke for skibe hjemmehørende i Grønland.

### **Regel 2 Definitioner**

I dette bilag gælder følgende definitioner:

**1** »Bilag« betyder Annex VI til den Internationale Konvention om Forebyggelse af Forurening fra Skibe af 1973 (MARPOL), som ændret ved Protokollen til MARPOL af 1978 og ved Protokollen af 1997, som ændret af Organisationen, forudsat at sådanne ændringer vedtages og gennemføres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL.

**2** »Et tilsvarende byggestadium« betyder det stadium, hvor

**2.1** et byggeri, der kan identificeres med et bestemt skib, påbegyndes; og

**2.2** samling af dette skib er påbegyndt og omfatter mindst 50 tons eller 1% af den anslåede samlede skrogvægt, hvis denne er mindre.

**3** »Årsdagen« betyder den dag og måned i året, som svarer til udløbsdatoen af det internationale certifikat om forebyggelse af luftforurening.

**4 »Audit«** betyder en systematisk, uafhængig og dokumenterede proces med det formål at indhente vidnesbyrd gennem auditering og evaluere disse objektivt med henblik på at afgøre, i hvilken udstrækning kriterierne for auditten er opfyldt.

**5 »Auditordning«** betyder IMO's auditorordning for medlemsstaterne (IMO Member State Audit Scheme), som er fastlagt af Organisationen og under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>1)</sup>

**6 »Auditstandard«** betyder implementeringskoden.«

**7 »Hjælpekontrolforanstaltninger«** betyder et system, en funktion eller en kontrolstrategi, der installeres på en marine dieselmotor for at beskytte motoren og/eller dens supplerende udstyr mod driftsforhold, der ville kunne forårsage beskadigelse eller sammenbrud, eller som anvendes for at gøre det lettere at starte motoren. En hjælpekontrolforanstaltning kan også være en strategi eller forholdsregel, der på tilfredsstillende vis har vist sig ikke at være en manipulationsanordning.

**8 »Implementeringskoden«** betyder IMO's kode for implementering af instrumenter (IMO Instruments Implementation Code (III Code)), som er vedtaget af Organisationen ved resolution A. 1070(28).

**9 »Kontinuerlig tilførsel«** er den proces, hvor affald uden manuel hjælp tilføres et forbrændingskammer, mens forbrændingsanlægget er i normal drift, og kammerets temperatur ligger mellem 850°C og 1200°C.

**10 »Manipulationsanordning«** er en anordning, der måler, mærker eller reagerer på driftsvariable (fx. motorhastighed, temperatur, indsugningstryk eller et andet parameter) med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere brugen af en komponent eller emissionssystemets funktion, således at emissionssystemets effektivitet begrænses under normale driftsforhold, medmindre brugen af en sådan anordning er i alt væsentligt omfattet af de anvendte testprocedurer for emissionsgodkendelse.

**11 »Elektroniske logbøger«** betyder en anordning eller et system, som er godkendt af administrationen, til elektronisk at registrere de krævede registreringer for udledning, overførsler og andre operationer, som er foreskrevet under dette bilag i stedet for en fysisk logbog<sup>2)</sup>.

**12 »Emission«** betyder enhver udledning fra skibe til atmosfæren eller havet af stoffer, som kontrolleres gennem dette bilag.

**13 Emissionskontrolområde«** betyder et område, hvor særlige forpligtelser vedrørende skibes emission er sat i kraft for at forebygge, begrænse og kontrollere luftforurening forårsaget af NO<sub>x</sub> eller SO<sub>x</sub> og partikelholdigt materiale eller alle tre typer emissioner og de negative følger virkninger heraf for personers helbred og for miljøet. Emissionskontrolområder omfatter områderne angivet i eller udpeget i henhold til regel 13 og 14.

**14 »Brændselsolie«** betyder alle former for brændstof, der leveres til og skal anvendes til forbrænding med henblik på fremdrivning eller drift om bord på skibe, herunder gasser, destillater og restbrændstoffer.

**15 »Bruttoton«** betyder bruttotonnagen, som er beregnet i overensstemmelse med målereglerne i bilag 1 til den Internationale Konvention om Måling af Skibe af 1969 eller evt. konventioner til afløsning af denne konvention.

**16 »I-brug-prøve: En prøve af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, der er i brug på skibe på prøvetagningstidspunktet (In-use sample). «**

**17 »Installationer«** betyder – i regel 12 i dette bilag – systemer, udstyr, herunder transportable ildslukkere, isolering eller andet materiale, der installeres i eller på et skib, men omfatter ikke reparation eller

genopfyldning af tidligere installerede systemer, udstyr, isolering eller andet materiale og heller ikke genopfyldning af transportable ildslukkere.

**18** »Installeret« betyder en marine dieselmotor, der er eller er beregnet til installation på et skib, herunder en transportabel marine hjælpdieselmotor, dog kun hvis motorens brændstof-, køle- eller udstødningssystem er en integreret del af skibet. Et brændstofs system anses kun for at udgøre en integreret del af et skib, hvis det er fast tilknyttet skibet. Denne definition omfatter en marine dieselmotor, der anvendes til at supplere eller forøge skibets installerede kraftkapacitet og er beregnet til at udgøre en integreret del af skibet.

**19** »Irrationel emissionskontrolstrategi« betyder alle strategier eller forholdsregler, som – når skibet er under normale driftsforhold – begrænser et emissionskontrollsystems effektivitet til et niveau, der er lavere end, hvad der forventes på baggrund af de anvendte emissionstestprocedurer.

**20** »Lavt flammepunkt« betyder, at brændstof på gasform eller flydende olie har et flammepunkt lavere end tilladt i kapitel II-2 regel 4 paragraf 2.2.1 i International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), af 1974 med senere ændringer. «

**21** »Marine dieselmotor« betyder alle stempeldrevne forbrændingsmotorer, der anvender flydende brændstof eller væske-gas-brændstof/dual fuel, og som er omfattet af regel 13, herunder forstærker/kombinerede-systemer, hvis sådanne anvendes. Herudover anses en gasdrevne motor, der er installeret på et skib, der er bygget den 1. marts 2016 eller senere, eller en gasdrevne ekstra eller ikke-identisk udskiftet motor, der er installeret på den dato eller senere, også for at være en marine dieselmotor.

**22** »MARPOL-prøve: En prøve af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord, der tages under leveringen til skibe (MARPOL delivered sample). «

**23** »NO<sub>x</sub> koden« betyder »Den tekniske kode om kontrol af emissioner af nitrogenoxid fra marine dieselmotorer« vedtaget ved Conference-resolution 2, som kan ændres af Organisationen, forudsat at sådanne ændringer vedtages og træder i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i MARPOL Konventionens artikel 16 om de ændringsprocedurer, der gælder for appendiks til konventionens bilag.

**24** »Om-bord-prøve: En prøve af skibsbrændstoffer til forbrænding om bord på skibe, der påtænkes brugt som skibsbrændstof på skibet, eller som transporteres om bord til brug herfor (On board sample). «

**25** »Ozonlagnedbrydende stoffer« er de stoffer, som er defineret i artikel 1, stk. 4, i »Montreal Protokollen af 1987 om stoffer, der nedbryder ozonlaget», og som er opregnet i protokollens bilag A, B, C eller E på tidspunktet for dette bilags anvendelse eller fortolkning.

De ozonlagnedbrydende stoffer, som typisk anvendes om bord på skibe, omfatter bl.a. følgende:

Halon 1211 Bromchlordifluormethan

Halon 1301 Bromtrifluormethan

Halon 2402 1,2-Dibrom-1,1,2,2-tetrafluorethan (også betegnet Halon 114B2)

CFC-11 Trichlorfluormethan

CFC-12 Dichlordifluormethan

CFC-113 1,1,2-Trichlor-1,2,2-trifluorethan

CFC-114 1,2-Dichlor-1,1,2,2-tetrafluorethan

## CFC-115 Chlorpentafluorethan

**26** »Afbrænding« betyder afbrænding af affald eller andet materiale om bord på et skib, hvis det er genereret under skibets normale drift.

**27** »Forbrændingsanlæg« er et anlæg om bord på et skib, der primært er beregnet til afbrænding af affald.

**28** »Skibe bygget« betyder skibe, hvor kølen er lagt, eller hvor skibet har opnået et tilsvarende byggestadium.

**29** »Olieslam« betyder olierester fra brændselolie- eller smørelieseparatorer, spildolie fra hoved- eller hjælpemaskineri eller spildolie fra læsevandsseparatorer, oliefiltreringsudstyr eller spildbakker.

**30** »Brændselsoliens svovlindhold« betyder koncentrationen af svovl i brændselsolien målt i % m/m testet i overensstemmelse med en standard accepteret af Organisationen<sup>3)</sup>

**31** »Tankskib« betyder ved anvendelsen af regel 15 et olietankskib, som er defineret i bilag 1, regel 1, eller et kemikalietankskib, som defineret i bilag 2, regel 1. I afsnit 4 som angivet i MARPOL konventionen

**32** »Ubemandet pram uden egen fremdrivning (UNSP) betyder en pram der:

- 1) Ikke er fremdrevet af et maskinanlæg
- 2) ikke har systemer, udstyr og/eller maskineri installeret der kan generer emissioner reguleret af dette bilag, og
- 3) ikke har personer eller levende dyr om bord

**33** Formålet med afsnit 4

**33.1** »Et skib leveret den 1. september 2019 eller senere« betyder et skib

- 1) for hvilket byggekontrakten er oprettet den 1. september 2015 eller senere, eller
- 2) såfremt en byggekontrakt ikke foreligger, hvis køl er lagt, eller som er på et tilsvarende konstruktionsstadium den 1. marts 2016 eller senere, eller
- 3) som er leveret den 1. september 2019 eller senere.

**33.2** »Årlig opnået operationel CII« er den indikerede operationelle CO<sub>2</sub> intensitetsværdi opnået af det enkelte skib i overensstemmelse med regel 26 og 28 i dette bilag

**33.3** »Opnået EEDI« er den EEDI værdi, som er opnået af det enkelte skib i overensstemmelse med regel 22 i dette bilag

**33.4** »Opnået EEXI« er den EEXI værdi, som er opnået af det enkelte skib i overensstemmelse med regel 23 i dette bilag

**33.5** »Bulkskib« betyder et skib, hvis primære formål er at transportere tørlast i bulk, og som omfatter skibstyper f.eks. som malmskibe, som er defineret i kapitel XII, regel 1, i SOLAS-konventionen, men ikke omfatter kombinationsskibe.

**33.6** »Kalenderår« betyder perioden fra 1. januar til 31. december, begge inkl.

**33.7** "Kombinationsskib" betyder et skib konstrueret til at laste 100% dødvægt med både flydende og tør last i bulk.

**33.8** »Rederi« betyder skibets ejer eller en organisation eller person, såsom operatøren eller bareboat-befragteren, som har påtaget sig ansvaret for skibets drift på vegne af skibets ejer, og som ved at påtage sig dette ansvar har indvilget i at overtage alle forpligtelser og alt ansvar, der er pålagt i henhold til den internationale kode for sikker drift af skibe (ISM-koden), med ændringer.

**33.9** »Containerskib« betyder et skib, der er konstrueret udelukkende til transport af containere i lastrum og på dæk.

- 33.10** »Konventionel fremdrivning« betyder ved anvendelse af afsnit IV en fremdrivningsmetode, hvor en eller flere stempelforbrændingsmotorer er drivmidlet, som er forbundet enten direkte eller via en gearkasse til drivakslen. 11 Krydstogtskib« betyder ved anvendelse af afsnit IV et passagerskib uden dækslast, der er konstrueret udelukkende til kommerciel transport af passagerer i opholdsrum til overnatning på en sørejse.
- 33.12** »Sejlet distance« betyder distance tilbagelagt over grunden.
- 33.13** »Eksisterende skib« betyder et skib, som ikke er et nyt skib.
- 33.14** »Gastankskib« betyder ved anvendelse af afsnit IV et lastskib, bortset fra LNG-tankskibe, som er defineret i denne regels paragraf 38, der er bygget eller tilpasset, og som benyttes til transport i bulk af flydende gasarter
- 33.15** »Stykgodsskib« betyder et skib med mange dæk eller et enkelt dæk primært konstrueret til transport af stykgods. Denne definition omfatter ikke specialiserede tørlastskibe, som ikke er indeholdt i beregningen af referencelinjer for stykgodsskibe, dvs. dyretransportskibe, skibe til transport af pramme, af tunge laster, af yachtskibe og af nukleart brændsel.
- 33.16** »LNG-tankskib« betyder ved anvendelse af afsnit IV et lastskib, der er bygget eller tilpasset, og som benyttes til transport i bulk af flydende naturgas (LNG).
- 33.17** Betyder i afsnit 4 i dette bilag en væsentligændring i:
- 1) skibets dimensioner, lasteevne eller maskinkraft; eller
  - 2) ændrer skibets type; eller
  - 3) efter Administrationens opfattelse tjener det formål at forlænge skibets levetid væsentligt; eller
  - 4) på anden måde ændrer skibet, således at det, såfremt det var et nyt skib, ville komme under de bestemmelser i MARPOL-konventionen, som ikke gælder for eksisterende skibe; eller
  - 5) væsentligt ændrer skibets energieffektiviteten og omfatter ændringer, som kunne få skibet til at overstige det krævede EEDI, som er angivet i regel 24 i dette bilag eller gældende krævede EEXI som angivet i regel 25 i dette bilag.
- 33.18** »Nyt skib« betyder et skib:
- 1) hvor byggekontrakten er indgået den 1. januar 2013 eller senere eller;
  - 2) såfremt en byggekontrakt ikke forefindes, hvor kølen er lagt, eller hvor konstruktionen er på et tilsvarende byggestadie den 1. juli 2013 eller senere; eller. 3 hvor levering finder sted den 1. juli 2015 eller senere.
- 33.19** »Ikke-konventionel fremdrivning« betyder ved anvendelse af afsnit IV en fremdrivningsmetode, som ikke er konventionel fremdrivning, herunder dieselelektrisk fremdrivning, turbinefremdrivning og hybride fremdrivningssystemer.
- 33.20** »Passagerskib« betyder et skib, der befordrer flere end 12 passagerer.
- 33.21** »Polarkoden« er den internationale kode for skibe i polare farvande, der består af en indledning samt del I-A og II-A og del I-B og II-B, som vedtaget ved resolution MSC. 385(94) og resolution MEPC. 264(68), med ændringer, forudsat at:
- 1) ændringer til de miljørelaterede bestemmelser i polarkodens indledning og kapitel 1 i del II-A er vedtaget, trådt i kraft og bragt til virkning i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL-konventionen vedrørende de ændringsprocedurer, som finder anvendelse på tillæg til annekser; og
  - 2) ændringer til polarkodens del II-B vedtages af IMO's miljøkomité (MEPC) i overensstemmelse med dennes forretningsorden.
- 33.22** "Køleskib" betyder et skib, som er konstrueret udelukkende til transport af afkølede ladninger i lastrum.
- 33.23** »Krævet årlig operationel CII« er den målte CII værdi, som er opnået for den specifikke skibstype og størrelse i overensstemmelse med regel 26 og 28 i dette bilag



- 33.24** » Krævet EEDI« er den maksimale værdi af den opnåede EEDI, der tillades for den specifikke skibstype og størrelse i overensstemmelse med regel 24 i dette bilag
- 33.25** »Krævet EEXI« er den maksimale værdi af den opnåede EEXI, der tillades for den specifikke skibstype og størrelse i overensstemmelse med regel 25 i dette bilag
- 33.26** »Ro-ro-lastskib« betyder et skib konstrueret til transport af ro-ro-transportenheder.
- 33.27** »Ro-ro-lastskib (skib til transport af køretøjer)« betyder et ro-ro-lastskib med flere dæk konstrueret til transport af tomme biler og lastbiler.
- 33.28** »Ro-ro-passagerskib« betyder et passagerskib med ro-ro-lastrum.
- 33.29** »Tankskib« betyder ved anvendelse af afsnit IV et olietankskib, som defineret i bilag 1, regel 1, eller et kemikalietankskib eller et NLS-tankskib, som defineret i bilag 2, regel 1.

### **Regel 3 Undtagelser og dispensationer**

#### **Generelle undtagelser**

1 Dette bilag gælder ikke for:

**1.1** emissioner af nogen art, der måtte være nødvendige for at sikre et skibs sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet; eller

**1.2** emissioner af nogen art, der opstår som følge af en skade på et skib eller dets udstyr,

**1.2.1** forudsat at alle rimelige forholdsregler er taget, for at forebygge eller begrænse emissionen, efter at skaden er opstået, eller efter at emissionen er opdaget; og

**1.2.2** med undtagelse af det tilfælde, hvor rederen eller skibsføreren har handlet med den hensigt at forvolde skade eller har handlet hensynsløst vel vidende, at det kunne medføre en skade.

#### **Afprøvnings med henblik på at begrænse emissioner fra skibe og forske i kontrolteknologier**

2 Administrationen i et konventionsland kan sammen med andre Administrationer, hvis dette måtte være relevant, dispensere et skib fra specifikke bestemmelser i dette bilag, så det kan foretage afprøvnings med henblik på at udvikle teknologier til begrænsning af og kontrol med emissioner fra skibe og motorkonstruktionsprogrammer. En sådan dispensation skal kun gives, hvis specifikke bestemmelser i dette bilag eller i NO<sub>x</sub> koden af 2008 kunne være til hinder for forskning i udvikling af sådanne teknologier eller programmer. En tilladelse udstedt i henhold til denne regel skal ikke undtage et skib fra rapporteringskravet i regel 27 og skal ikke ændre på typen og omfanget af data, der skal rapporteres i henhold til regel 27. Tilladelse til at udstede sådanne dispensationer skal kun gives til så få skibe som nødvendigt og under hensyntagen til følgende bestemmelser:

**2.1** For marine dieselmotorer med et cylindervolumen på op til 30 liter må afprøvningen til søs ikke vare mere end 18 måneder. Hvis der kræves mere tid, kan den eller de Administration(er), der har givet tilladelsen, acceptere en fornyelsesperiode på yderligere 18 måneder; eller

**2.2** For marine dieselmotorer med et cylindervolumen på 30 liter eller derover må afprøvningen til søs ikke vare mere end 5 år, og de gjorte fremskridt skal vurderes af den eller de Administration(er), der har givet tilladelsen, i forbindelse med hvert mellemliggende syn. En tilladelse kan tilbagekaldes på baggrund af en sådan vurdering, hvis afprøvningen ikke er blevet udført i overensstemmelse med tilladelsens betingelser, eller hvis det fastlægges, at teknologien eller programmet sandsynligvis ikke vil frembringe effektive resultater, hvad angår begrænsning af og kontrol med emissioner fra skibe. Hvis den eller de Administration(er), der har givet tilladelsen, vurderer, at der kræves mere tid til at afprøve en bestemt teknologi eller et bestemt program, kan en tilladelse fornyes for en periode på højst 5 år.

## **Emissioner fra aktiviteter forbundet med udvinding m.v. af mineraler fra havbunden**

**3.1** Emissioner, der er direkte forbundet med udforskning, udnyttelse og hermed forbundet offshore forarbejdning af mineralske ressourcer fra havbunden, er undtaget fra dette bilags bestemmelser i overensstemmelse med artikel 2(3)(b)(ii) i MARPOL konventionen. Sådanne emissioner omfatter følgende:

**3.1.1** Emissioner som følge af afbrænding af stoffer, der udelukkende og direkte er resultatet af udforskning, udnyttelse og hermed forbundet offshore forarbejdning af mineralske ressourcer fra havbunden, herunder bl.a. afbrænding af kulbrinter og materiale opskyllet ved boring, mudder og/eller stimuleringsvæske i forbindelse med klargøring af borebrønde og afprøvningsprocedurer, og afbrænding forårsaget af uventede forhold;

**3.1.2** Udslip af luftarter og flygtige forbindelser indblandet i borevæsker og opskyllet materiale;

**3.1.3** Emissioner, der er forbundet udelukkende og direkte med behandling, håndtering eller opbevaring af mineraler fra havbunden; og

**3.1.4** Emissioner fra marine dieselmotorer udelukkende beregnet til udforskning, udnyttelse og hermed forbundet offshore forarbejdning af mineralske ressourcer fra havbunden.

**3.2** Dette bilags regel 18 gælder ikke for brugen af kulbrinter, der produceres og efterfølgende anvendes på stedet som brændstof, når det er godkendt af Administrationen.

### **Ubemandede pramme uden egen fremdrivning**

Administrationen kan undtage ubemandede pramme uden egen fremdrivning (UNSP)<sup>4)</sup> fra kravene i regel 5.1 og 6.1 i dette bilag om et International Luftforurenings Forebyggelses Certifikat (International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for UNSP) for en periode der ikke overstiger 5 år under forudsætning af at prammen har gennemgået et syn for bekræftelse af kravene i regel 2.1.32.1 til 2.1.32.3 er mødt.

### **M/S Regel 4 Ækvivalens**

**1** Administrationen kan tillade, at der anbringes et andet udstyr, materiale, anordning eller apparat i et skib, eller at der anvendes andre procedurer, alternative brændselsolier eller metoder til overholdelse af reglerne som alternativ til det, der kræves i dette bilag, hvis et sådant udstyr, materiale, anordning eller apparat eller andre procedurer, alternative brændselsolier eller metoder til overholdelse af reglerne er mindst lige så effektivt som det foreskrevne, herunder de i regel 13 og 14 anførte standarder.

**2** En Administration, der tillader anvendelsen af et andet udstyr, materiale, anordning eller apparat eller andre procedurer, alternative brændselsolier eller metoder til overholdelse af reglerne til erstatning for det, der kræves i dette bilag, skal sende nærmere oplysninger herom til Organisationen, som videresender disse oplysninger til de øvrige parter til orientering og eventuel handling.

**3** Administrationen bør tage højde for eventuelle, relevante retningslinjer, der måtte være udviklet af Organisationens<sup>5)</sup> vedrørende de ækvivalenser, der nævnes i denne bestemmelse.

**4** En Administration, der tillader anvendelsen af en ækvivalens nævnt i stk. 1 i denne regel, skal bestræbe sig på ikke at forringe eller beskadige miljøet, personers helbred, ejendom eller ressourcer i nogen Stat.

## **Afsnit II Syn, certifikater og kontrolforanstaltninger**

## **S Regel 5 Syn**

**1** Ethvert skib med en bruttotonnage på 400 eller derover og enhver fast og flydende platform skal underkastes følgende syn for at sikre overholdelse af afsnit 3 i dette bilag:

**1.1** Et første syn før skibet sættes i fart, før det i regel 6 krævede certifikat udstedes første gang. Synet skal udføres, så det sikres, at udstyr, systemer, udrustning, arrangementer og materialer fuldt ud opfylder de relevante bestemmelser i afsnit 3 i dette bilag;

**1.2** et fornyelsessyn med mellemrum fastsat af Administrationen, som ikke overstiger fem år, med undtagelse af hvor dette bilags regel 9, stk. 2, stk. 5, stk. 6 eller stk. 7 gælder. Fornyelsessynet udføres, så det sikres, at udstyr, systemer, udrustning, arrangementer og materialer fuldt ud opfylder bestemmelserne i afsnit 3 i dette bilag;

**1.3** et mellemliggende syn i periode tre måneder før eller efter certifikatets anden årsdag eller tre måneder før eller efter certifikatets tredje årsdag som erstatning for det årlige syn angivet i stk. 1.4 i denne regel. Det mellemliggende syn skal sikre, at udstyr og arrangementer fuldt ud opfylder bestemmelserne i afsnit 3 og er i god stand. Det mellemliggende syn skal påtegnes IAPP-certifikatet, der er udstedt i henhold til regel 6 eller 7 i dette bilag;

**1.4** et årligt syn i perioden tre måneder før eller efter certifikatets årsdag, herunder et generelt syn af udstyr, systemer, udrustning, arrangementer og materialer som angivet i stk. 1.1, for at sikre, at de er vedligeholdt i overensstemmelse med stk. 5, og at de forbliver fyldestgørende med henblik på skibets påtænkte tjeneste. Sådanne årlige syn skal påtegnes IAPP-certifikatet, der er udstedt i henhold til regel 6 eller 7; og

**1.5** et yderligere syn, enten helt eller delvist syn afhængig af omstændighederne, der skal udføres efter en vigtig reparation eller fornyelse som følge af stk. 5, eller når som helst en reparation er blevet udført som følge af undersøgelser fastsat i stk. 6. Synet skal sikre, at de nødvendige reparationer eller fornyelser er blevet udført på forsvarlig vis, samt at det anvendte materiale og den håndværksmæssige kvalitet er tilfredsstillende, og at skibet opfylder alle krav i afsnit III i dette bilag.

**2** For skibe med en bruttotonnage under 400 kan Administrationen fastlægge passende bestemmelser for at sikre, at de relevante bestemmelser i afsnit III i dette bilag opfyldes.

**3** Syn af skibe skal med henblik på håndhævelsen af bestemmelserne i dette bilag udføres af Administrationens embedsmænd.

**3.1** Dog kan Administrationen overdrage syn til dertil udpegede tilsynsførende eller til anerkendte organisationer. Sådanne organisationer skal overholde de af Organisationen vedtagne retningslinier<sup>6)</sup>.

**3.2** For at opfylde regel 13 skal syn af marine dieselmotorer og udstyr ske efter bestemmelserne i NO<sub>x</sub> koden af 2008.

**3.3** Når en udpeget inspektør eller anerkendt organisation finder, at udstyrets stand ikke i alt væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet, skal de sikre, at det rettes op, og at Administrationen informeres i rette tid. Hvis der ikke tages skridt til at rette op på ovennævnte, skal certifikatet tilbagekaldes af Administrationen. Hvis skibet befinder sig i en anden kontraherende parts havn, skal de relevante myndigheder i havnestaten umiddelbart informeres. Når Administrationens inspektør, en udpeget inspektør eller anerkendt organisation har underrettet de relevante myndigheder i havnestaten, skal regeringen i den berørte havnestat tilbyde inspektøren eller organisationen den nødvendige assistance til at opfylde bestemmelserne i denne regel, og

**3.4** Administrationen skal i alle tilfælde fuldt ud stå inde for synets fuldstændighed og skal sikre, at de nødvendige skridt tages til at opfylde denne forpligtelse.

**4** Skibe, for hvilke afsnit IV gælder, skal også underkastes nedennævnte syn under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer:<sup>7)</sup>

**4.1** Et første syn før et nyt skib sættes i fart, og før det internationale energieffektivitetscertifikat (International Energy Efficiency Certificate) udstedes. Synet skal verificere, at skibets opnåede EEDI er i overensstemmelse med kravene i afsnit IV i dette bilag, og at den i regel 26 krævede SEEMP findes om bord;

**4.2** Et generelt eller delvist syn afhængig af omstændighederne, der skal udføres efter en større ombygning af et nyt skib, som denne regel gælder for. Synet skal sikre, at det opnåede EEDI genberegnes i det omfang, det måtte være nødvendigt, og opfylder kravet i regel 24 i dette bilag, med den reduktionsfaktor, der gælder for det ombyggede skibs type og størrelse i den fase, der svarer til den kontrakt dato eller køllægningsdato eller leveringsdato, der er fastsat for det oprindelige skib i overensstemmelse med regel 2.2.18 i dette bilag;

**4.3** i tilfælde, hvor en større ombygning af et nyt eller eksisterende skib er så omfattende, at skibet af Administrationen anses for et nybygget skib, skal Administrationen afgøre, hvorvidt det er nødvendigt med et første syn af det opnåede EEDI. Hvis et sådant syn skønnes nødvendigt, skal det sikre, at det opnåede EEDI beregnes og opfylder kravet i regel 24, med den reduktionsfaktor, der gælder for det ombyggede skibs type og størrelse på datoen for ombygningskontrakten eller – hvis en sådan kontrakt ikke foreligger – på datoen for påbegyndelse af ombygningen. Synet skal også sikre, at den i regel 26 krævede SEEMP forefindes om bord, og at den for skibe omfattet af regel 27 er blevet revideret behørigt, således at den afspejler større ombygninger i tilfælde, hvor en sådan større ombygning påvirker dataindsamlingsmetoden og/eller rapporteringsprocesser.

**4.4** for eksisterende skibe skal verifikationen af kravet om at have en SEEMP om bord i henhold til regel 26 finde sted ved det første mellemliggende syn eller fornyelsessyn, der identificeres i denne regels stk. 1, afhængig af hvad der forekommer først, den 1. januar 2013 eller senere; og

**4.5** Administrationen skal sikre, at SEEMP for alle skibe omfattet af regel 27 er i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 26.2, i dette bilag. Dette skal sikres før indsamlingen af data i henhold til dette bilags regel 27 med henblik på at sikre, at metodologien og processerne er på plads forud for skibets første rapporteringsperiode. Bekræftelse af, at skibet opfylder disse krav, skal gives til og opbevares om bord på skibet.

**4.6** Administrationen skal sikre, at for hvert skib, hvor regel 28 er gældende, er SEEMP'en i overensstemmelse med regel 26.3.1 i dette bilag. Dette skal være udført før den 1 januar 2023. Overensstemmelse erklæringen skal gives til skibet og opbevares om bord.

**4.7** Verifikationen af, hvorvidt skibets opnåede EEXI er i overensstemmelse med kravene i regel 23 og regel 25 i dette bilag, skal foretages ved det første årlige, mellemliggende eller fornyelses syn, som er angivet i stk. 1 i denne regel, eller det første syn, som er angivet i stk. 4.1 og 4.3 i denne regel, alt efter hvilket syn der først finder sted den 1 januar 2023 eller derefter, og

**4.8** Uagtet af stk. 4.7 i denne regel, et fuldt eller delvist syn afhængig af omstændighederne, skal udføres efter en større ombygning på et skib, hvor regel 23 gælder. Synet skal sikre, at det opnåede EEXI er beregnet i nødvendigt omfang og er i overensstemmelse med kravene i regel 25 i dette bilag.

5 Udstyret skal vedligeholdes, så det opfylder bestemmelserne i dette bilag, og der må ikke foretages ændringer i udstyr, systemer, udrustning, arrangementer eller materialer, der er omfattet af synet, uden Administrationens udtrykkelige godkendelse. Dog tillades det, at udstyret erstattes med andet udstyr, der opfylder bestemmelserne i dette bilag.

6 Når et skib rammes af et uheld, eller der opdages en defekt, hvor virkningen af udstyr dækket af dette bilag i væsentlig grad påvirkes, skal skibets fører eller ejer ved først givne lejlighed informere Administrationen, den udpegede inspektør eller anerkendte organisation, der er ansvarlig for udstedelsen af det relevante certifikat.

## **S Regel 6 Udstedelse eller påtegning af certifikater og overensstemmelseserklæringer i forbindelse med rapportering af brændstofforbrug og CO2 intensiteten**

### **Internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening (International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP))**

1 Et internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening skal efter udførelse af et første syn eller et fornyelsessyn i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 5 udstedes til:

1.1 ethvert skib med en bruttotonnage på 400 eller derover, der går i national fart eller i fart til havne eller offshore terminaler under andre kontraherende parters jurisdiktion; og

1.2 platforme og borerigge, der sejler i nationalt farvand eller til farvande under suverænitet eller jurisdiktion af andre kontraherende parter til Protokollen af 1997.

2 Skibe bygget før den dato, hvor Annex VI til MARPOL-konventionen træder i kraft for det pågældende skibs Administration, skal i overensstemmelse med stk. 1 udstedes med et internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening senest i forbindelse med den første planlagte tørdokning efter datoen for en sådan ikrafttræden, men dog ikke senere end tre år efter denne dato.

3 Certifikatet skal udstedes eller påtegnes enten af Administrationen eller af en person eller organisation, der er behørigt bemyndiget af denne.<sup>8)</sup> I alle tilfælde påtager Administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet.

### *Internationalt energieffektivitetscertifikat (International Energy Efficiency Certificate)*

4 Skibe med en bruttotonnage på 400 eller derover skal udstedes med et internationalt energieffektivitetscertifikat efter et syn i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 5.4, før skibet kan indsættes i fart til havne eller offshore-terminaler under andre konventionslandes jurisdiktion.

5 Certifikatet skal udstedes eller påtegnes enten af Administrationen eller af en organisation behørigt autoriseret af denne.<sup>9)</sup> Under alle omstændigheder påtager Administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet.

## **Overensstemmelseserklæring – Rapportering af brændstofforbrug og den operationelle CO2 intensitets vurdering**

6 Ved modtagelse af rapporterede data i henhold til regel 27.3 i dette bilag og det årlige opnåede operationelle CII i henhold til regel 28.2 i dette bilag skal administrationen eller et autoriseret klassifikationselskab:

1) fastsætte, hvorvidt den rapporterede data er i overensstemmelse med regel 27 i dette bilag,

- 2) verificere, at den rapporterede årligt opnåede operationelle CCI er baseret på den indsendte data i overensstemmelse med regel 27 i dette bilag
- 3) baseret på den verificerede årlige operationelle CCI data, fastslå den operationelle CO<sub>2</sub> intensitets rating for skibet i overensstemmelse med regel 28.6 i dette bilag
- 4) udstede en overensstemmelseserklæring relateret til Rapportering af brændstofforbrug og den operationelle CO<sub>2</sub> intensitets vurdering for skibet senest 5 måneder fra kalenderårets begyndelse, hvor det fastlægges og verificeres i henhold til regel 6.6.1 til 6.6.3 i dette bilag. Under alle omstændigheder påtager Administrationen sig det fulde ansvar for denne overensstemmelseserklæring.

7 Administrationen eller en af denne bemyndiget organisation skal, når den modtager indrapporterede oplysninger i henhold til dette bilags regel 27.4, 27.5 eller 27.6, straks afgøre, om oplysningerne er blevet indrapporteret i overensstemmelse med dette bilags regel 27, og skal – hvis dette er tilfældet – udstede en overensstemmelseserklæring vedrørende brændstofforbrug til skibet på dette tidspunkt. Under alle omstændigheder påtager Administrationen sig det fulde ansvar for denne overensstemmelseserklæring.

8 Uagtet stk. 6 i denne regel skal der for et skib, der klassificeres som kategori "D" eller "E" i 3 sammenhængende år i henhold til regel 28 i dette bilag, ikke udstedes en overensstemmelseserklæring medmindre en plan over korrigerende handlinger foreligger og er reflekteret i skibets SEEMP og verificeret af Administrationen eller en af denne bemyndiget organisation i overensstemmelse med regel 28.7 og 28.8 i dette bilag.

### **S Regel 7 Udstedelse af certifikater ved en anden regering**

1 En kontraherende part kan efter Administrationens anmodning lade et skib syne og skal, hvis den finder det godtgjort, at kravene i dette bilag er opfyldt, udstede eller bemyndige udstedelse af et internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening eller et internationalt energieffektivitetscertifikat til skibet og behørigt påtegne eller bemyndige påtegning af certifikatet i overensstemmelse med dette bilag.

2 En kopi af certifikatet og en kopi af synsrapporten skal herefter snarest muligt fremsendes til den Administration, på hvis anmodning synet er udført.

3 Et således udstedt certifikat skal indeholde en erklæring om, at det er udstedt efter anmodning fra Administrationen, og det skal have samme gyldighed og anerkendes på samme måde som et certifikat udstedt i henhold til regel 6.

4 Der må ikke udstedes et internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening eller et internationalt energieffektivitetscertifikat til et skib, der har ret til at føre en ikke-kontraherende parts flag.

### **S Regel 8 Formen af certifikater og overensstemmelseserklæringer vedrørende rapportering af brændstofforbrug og den operationelle CO<sub>2</sub> intensitets vurdering**

#### **Internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening (International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP))**

1 Det internationale certifikat om forebyggelse af luftforurening skal udfærdiges i en form, der svarer til modellen i MARPOL Annex VI Appendix I, og skal udstedes på enten engelsk, fransk eller spansk. Hvis der yderligere anvendes et officielt sprog fra landet, skal dette gælde i tilfælde af uoverensstemmelser.

#### **Internationalt energieffektivitetscertifikat (International Energy Efficiency Certificate)**

2 Det internationale energieffektivitetscertifikat skal udfærdiges i en form, der svarer til modellen i MARPOL Annex VI Appendix VIII på enten engelsk, fransk eller spansk. Hvis der yderligere anvendes et officielt sprog af den udstedende part, skal dette gælde i tilfælde af uoverensstemmelser.

### **Overensstemmelseserklæring - Afrapportering af brændstofforbrug og den operationelle CO2 intensitets vurdering**

3 Overensstemmelseserklæringen i henhold til dette bilags regel 6.6 og 6.7 skal udfærdiges i en form, der svarer til modellen i MARPOL Annex VI Appendix X og skal udstedes på enten engelsk, fransk eller spansk. Hvis der yderligere anvendes et officielt sprog af den udstedende part, skal dette gælde i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser.

### **Internationalt undtagelsescertifikat for Ubemandet pram uden egen fremdrivning om forebyggelse af luftforurening**

4 henhold til dette bilags regel 3.4 skal det internationale undtagelses certifikat for Ubemandet pram uden egen fremdrivning om forebyggelse af luftforurening udfærdiges i en form, der svarer til modellen i MARPOL Annex VI Appendix XI og skal udstedes på enten engelsk, fransk eller spansk. Hvis der yderligere anvendes et officielt sprog af den udstedende part, skal dette gælde i tilfælde af tvister eller uoverensstemmelser.

## **S Regel 9 Gyldigheden og gyldighedsperioden for certifikater og overensstemmelseserklæringer vedrørende rapportering af brændstofforbrug og den operationelle CO2 intensitets vurdering**

### **Internationalt certifikat om forebyggelse af luftforurening (International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP))**

1 Det internationale certifikat om forebyggelse af luftforurening skal udstedes for et tidsrum, der fastlægges af Administrationen, og som er højst fem år.

2 Uanset bestemmelserne i stk. 1 gælder følgende:

2.1 Hvis fornyelsessynet er udført mindre end 3 måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet, til en dato, som ikke må overstige 5 år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.

2.2 Når fornyelsessynet er afsluttet efter det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet, til en dato, som ikke må overstige 5 år fra det eksisterende certifikats udløbsdato.

2.3 Når fornyelsessynet er afsluttet mere end 3 måneder før det eksisterende certifikats udløbsdato, skal det nye certifikat være gyldigt fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet, til en dato, som ikke må overstige 5 år fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet.

3 Hvis et certifikat er udstedt med en varighed, som er mindre end 5 år, kan Administrationen forlænge certifikatets gyldighedsperiode til den maksimumsperiode, som er angivet i stk. 1, såfremt de syn, der refereres til i henholdsvis regel 5.1.3 og 5.1.4 er tilfredsstillende gennemført.

4 Hvis et fornyelsessyn er afsluttet, og et nyt certifikat ikke kan udstedes eller anbringes om bord i skibet, før det eksisterende certifikat udløber, kan den person eller den organisation, der er autoriseret af Administrationen, forlænge det eksisterende certifikat. Et sådant certifikat skal anerkendes som værende gyldigt i en periode, som ikke må overstige 5 måneder fra udløbsdatoen.

**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 lade skibet 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 fornyelsessynet er afsluttet, må det udstedte certifikats gyldighedsperiode ikke overstige 5 år fra den dato, hvor 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 denne regels foregående bestemmelser, kan forlænges af Administrationen i en periode op til en måned fra den udløbsdato, som er angivet på det. Når fornyelsessynet er afsluttet, skal det nye certifikat være gyldigt til en dato, som ikke overstiger 5 år fra den dato, hvor det eksisterende certifikat udløb, før forlængelsen blev tilladt.

**7** I særlige tilfælde, som afgøres af Administrationen, behøver et nyt certifikats gyldighedsperiode ikke at starte fra det eksisterende certifikats udløb som krævet i henhold til stk. 2.1, stk. 5 eller stk. 6. I sådanne særlige tilfælde skal det nye certifikats gyldighedsperiode ikke overstige 5 år fra den dato, hvor fornyelsessynet blev afsluttet.

**8** Hvis et årligt eller et mellemliggende finder sted før det tidsrum, der er specificeret i regel 5, gælder det, at:

- 1) årsdagen, der fremgår af certifikatet, skal ændres ved påtegning til en dato, som højst må være 3 måneder senere end den dag, hvor synet blev afsluttet;
- 2) det efterfølgende årlige eller mellemliggende syn, som kræves i regel 5, skal foretages med mellemrum, som foreskrevet i reglen, idet den nye årsdag anvendes;
- 3) udløbsdatoen kan holdes uændret, forudsat at der udføres et eller flere årlige eller mellemliggende syn, som måtte være nødvendige, så de maksimale mellemrum mellem synene foreskrevet i regel 5 ikke overskrides.

**9** Et certifikat, som er udstedt i henhold til regel 6 eller 7, er ikke længere gyldigt i nogen af disse tilfælde:

- 1) Hvis de foreskrevne syn ikke er afsluttet inden for de perioder, der er anført i regel 5.1;
- 2) Hvis certifikatet ikke er påtegnet i overensstemmelse med regel 5.1.3 eller 5.1.4;
- 3) Hvis et skib overføres til et andet lands flag. Et nyt certifikat må kun udstedes, når den regering, der udsteder det nye certifikat, finder det godtgjort, at skibet fuldt ud opfylder kravene i regel 5.4. Når overførslen sker mellem konventionslande, og en anmodning fremsættes inden 3 måneder, efter at overførslen har fundet sted, skal den regering, hvis flag skibet tidligere var berettiget til at føre, hurtigst muligt tilstille den nye administration en kopi af det certifikat, som skibet havde inden overførslen, samt en kopi af de relevante synsrapporter, hvis de er til rådighed.

### **Internationalt energieffektivitetscertifikat (International Energy Efficiency Certificate)**

**10** Det internationale energieffektivitetscertifikat skal gælde i hele skibets levetid med forbehold for bestemmelserne i stk. 11 nedenfor.

**11** Et internationalt energieffektivitetscertifikat udstedt i henhold til dette bilag er ikke længere gyldigt i nogen af disse tilfælde:

- 1) hvis skibet tages ud af fart, eller hvis et nyt certifikat udstedes efter større ombygninger af skibet; eller
- 2) hvis et skib overføres til et andet lands flag. Et nyt certifikat må kun udstedes, når den regering, der udsteder det nye certifikat, finder det godtgjort, at skibet fuldt ud opfylder kravene i afsnit



IV. Når overførslen sker mellem konventionslande, og en anmodning fremsættes inden tre måneder, efter at overførslen har fundet sted, skal den regering, hvis flag skibet tidligere var berettiget til at føre, hurtigst muligt tilstille den nye administration en kopi af det certifikat, som skibet havde inden overførslen, samt en kopi af de relevante synsrapporter, hvis de er til rådighed.

### **Overensstemmelseserklæring – Afrapportering af brændstofforbrug og den operationelle CO2 intensitets vurdering**

**12** Overensstemmelseserklæringen i henhold til dette bilags regel 6.6, skal være gyldig i det kalenderår, i hvilket den er udstedt, og i de første fem måneder i det følgende kalenderår. Overensstemmelseserklæringen i henhold til dette bilags regel 6, pkt. 7, skal være gyldig i det kalenderår, i hvilket den er udstedt, i det følgende kalenderår og i de første fem måneder af det følgende kalenderår. Alle overensstemmelseserklæringer skal opbevares om bord i mindst den periode, i hvilken de er gyldige.

### **S Regel 10 Havnestatskontrol af operationelle krav**

**1** Et skib, der befinder sig i en havn eller offshore terminal under jurisdiktion af en anden kontraherende part, er underlagt kontrol ved embedsmænd bemyndiget af denne vedrørende operationelle krav i henhold til dette bilag,<sup>10)</sup> når der er åbenlyse grunde til at formode, at skibsføreren eller besætningen ikke er fortrolig med væsentlige procedurer om bord til forebyggelse af luftforurening fra skibe.

**2** Under omstændighederne nævnt i stk. 1 skal den kontraherende part tage skridt til at sikre, at skibet ikke afsejler, før forholdene er bragt i orden i overensstemmelse med kravene i dette bilag.

**3** For denne regel gælder procedurene for havnestatskontrol som foreskrevet i MARPOL konventionens artikel 5.

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

**5** For så vidt angår afsnit IV, skal alle havnestatskontroller, når det måtte være relevant, være begrænset til en verificering af, at der forefindes en gyldig overensstemmelseserklæring vedrørende rapportering af brændstofforbrug og et gyldigt internationalt energieffektivitetscertifikat om bord i overensstemmelse med artikel 5 i MARPOL-konventionen.

**6** Uagtet kravene i stk. 5 i denne regel må enhver havnestatsinspektør inspicere, hvorvidt planen for Energieffektiviteten (Ship Energi Efficient Management Plan) er velimplementeret om bord på skibet i overensstemmelse med regel 28 i dette bilag.

### **S/M Regel 11 Overtrædelse og håndhævelse**

**1** Kontraherende parter skal samarbejde ved opklaring af overtrædelser og ved håndhævelse af bestemmelserne i dette bilag, idet alle hensigtsmæssige metoder til opklaring og miljøovervågning, rapportering og indsamling af beviser anvendes.

**2** Et skib omfattet af dette bilag kan, når det befinder sig i en anden kontraherende stats havn eller offshore terminal, blive undersøgt af embedsmænd, der er udpeget eller bemyndiget af den pågældende stat, for at få opklaret, om skibet har udledt nogen af de stoffer, der dækkes af dette bilag, i strid med bestemmelserne i dette bilag. Hvis undersøgelsen tyder på en sådan overtrædelse, skal der fremsendes en rapport til Administrationen, som kan foretage den fornødne handling.

**3** En kontraherende part skal videregive Administrationen eventuelle beviser på, at skibet har udledt et eller flere af de stoffer, der dækkes af dette bilag, i strid med bestemmelserne i dette bilag. Hvis det er praktisk muligt, skal den kompetente myndighed i førstnævnte stat oplyse skibets fører om den påståede overtrædelse.

**4** Når Administrationen modtager sådanne beviser, skal den undersøge sagen nærmere og eventuelt anmode den anden kontraherende part om yderligere eller bedre beviser på den påståede overtrædelse. Hvis Administrationen finder det klart, at der er tilstrækkeligt med beviser til, at der kan rejses tiltale i forbindelse med den påståede overtrædelse, skal den snarest muligt rejse en sag i overensstemmelse med gældende lov. Administrationen skal straks underrette den kontraherende part, som har anmeldt overtrædelsen, samt Organisationen om de skridt, der er taget.

**5** En kontraherende part kan endvidere inspicere et skib, for hvilket dette bilag gælder, når det går til en havn eller en offshore terminal under dens jurisdiktion, hvis den har modtaget en anmodning om inspektion fra en kontraherende part samt tilstrækkelig bevis for, at skibet har udledt et eller flere af de stoffer, der dækkes af dette bilag, og dermed overtrådt bestemmelserne. Oplysninger om en sådan undersøgelse skal sendes til den stat, der anmoder herom, og til Administrationen, som kan foretage den fornødne handling i henhold til Konventionen.

**6** De internationale bestemmelser om forebyggelse, begrænsning og kontrol med skibes forurening af havmiljøet, herunder bestemmelser vedrørende håndhævelse og retsbeskyttelse, som måtte være gældende på det tidspunkt, hvor dette bilag anvendes, gælder – alt andet lige – for de regler og standarder, der er anført i dette bilag.

### **Afsnit III Bestemmelser vedrørende kontrol med skibes emission**

#### **M Regel 12 Ozonlagsnedbrydende stoffer**

**1** Denne regel gælder ikke for udstyr, der til stadighed er tæt og ikke indeholder forbindelser til påfyldning af kølemiddel eller flytbare komponenter indeholdende ozonlagsnedbrydende stoffer.

**2** Med forbehold for bestemmelserne i regel 3.1 er enhver forsætlig udledning af ozonlagsnedbrydende stoffer forbudt. Forsætlig udledning omfatter emission i forbindelse med vedligehold, kontrol, reparation eller bortskaffelse af systemer eller udstyr, dog med undtagelse af de minimale udslip, der kan forekomme i forbindelse med genindvinding eller genanvendelse af et ozonlagsnedbrydende stof. Emissioner, der skyldes udslip af et ozonlagsnedbrydende stof – ligegyldigt om det sker forsætligt eller ej – kan reguleres af de kontraherende parter.

**3.1** Installationer, der indeholder ozonlagsnedbrydende stoffer – med undtagelse af installationer, der indeholder hydrochlorfluorcarboner (HCFC) – er forbudt:

**3.1.1** på skibe bygget den 19. maj 2005 eller senere; eller

**3.1.2** på skibe bygget før den 19. maj 2005, som har en kontraktlig leveringsdato for udstyret den 19. maj 2005 eller senere, eller som – såfremt der ikke findes en kontraktlig leveringsdato – den faktiske leveringsdato for udstyret den 19. maj 2005 eller senere.

*Denne undtagelse gælder ikke skibe hjemmehørende i Danmark.<sup>11)</sup>*

**3.2** Installationer, der indeholder HCFC er forbudt:

**3.2.1** på skibe bygget den 1. januar 2020 eller senere; eller

**3.2.2** på skibe bygget før den 1. januar 2020, som har en kontraktlig leveringsdato for udstyret den 1. januar 2020 eller senere, eller som – såfremt der ikke findes en kontraktlig leveringsdato – den faktiske leveringsdato for udstyret den 1. januar 2020 eller senere.

**4** De i denne regel omtalte stoffer samt udstyr, der indeholder sådanne stoffer, skal leveres til passende modtageanlæg, når de fjernes fra et skib.

**5** Alle skibe, for hvilke regel 6.1 gælder, skal føre en liste over udstyr, der indeholder ozonlagsnedbrydende stoffer.<sup>12)</sup>

**6** Alle skibe, for hvilke regel 6.1 gælder, som har genopladningssystemer indeholdende ozonlagsnedbrydende stoffer, skal føre en journal over ozonlagsnedbrydende stoffer. Denne journal kan være en del af en eksisterende logbog eller af en elektronisk logbog som godkendt af Administrationen. Et elektronisk journaliseringssystem, som henviser til i 12.6, og som vedtaget ved resolution MEPC. 176(58), skal anses som en elektronisk logbog, forudsat at det elektroniske journaliseringssystem er godkendt af Administrationen i forbindelse med eller før det første fornyelsessyn af det internationale certifikat om forebyggelse af luftforurening (International Air Pollution Prevention Certificat (IAPP)), der udføres den 1. oktober 2020 eller senere, men ikke senere end den 1. oktober 2025 under hensyntagen til de retningslinjer der er udarbejdet af Organisationen<sup>13)</sup>.

**7** Optegnelser i journalen over ozonlagsnedbrydende stoffer skal angives stofmasse (kg) og indføres straks i forbindelse med hver af følgende anledninger:

**7.1** Fuld eller delvis genopladning af udstyr indeholdende ozonlagsnedbrydende stoffer;

**7.2** reparation eller vedligehold af udstyr indeholdende ozonlagsnedbrydende stoffer;

**7.3** udledning af ozonlagsnedbrydende stoffer til atmosfæren:

**7.3.1** forsætligt; eller

**7.3.2** uforsætligt;

**7.4** udledning af ozonlagsnedbrydende stoffer til landbaserede modtagefaciliteter; og

**7.5** tilførsel af ozonlagsnedbrydende stoffer til skibet.

## **S Regel 13 Nitrogenoxid (NO<sub>x</sub>)**

### **Anvendelse**

**1.1** Denne regel gælder for:

**1.1.1** enhver marine dieselmotor med en effekt på mere end 130 kW, der er installeret om bord på et skib; og

**1.1.2** enhver marine dieselmotor med en effekt på mere end 130 kW, som har undergået en større forandring den 1. januar 2000 eller senere, dog ikke når det demonstreres til Administrationens tilfredshed, at det drejer sig om en identisk udskiftning af en motor, og at den ikke på anden måde dækkes af denne regels stk. 1.1.1.

**1.2** Denne regel gælder ikke for:

**1.2.1** marine dieselmotorer udelukkende beregnet til brug i nødstilfælde eller til udelukkende at forsyne anordninger eller udstyr, der kun er beregnet til brug i nødstilfælde om bord på det skib, hvorpå de er installeret, eller marine dieselmotorer installeret i redningsbåde udelukkende beregnet til brug i nødstilfælde; og

**1.2.2** marine dieselmotorer i skibe, der udelukkende går i fart i farvande under suverænitet eller jurisdiktion af den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre, forudsat at sådanne motorer underkastes en alternativ NO<sub>x</sub> kontrol fastlagt af Administrationen.

**1.3** Uanset bestemmelserne i litra 1.1 kan Administrationen tillade, at en marine dieselmotor undtages fra denne regel, såfremt den er installeret på et skib, der er bygget eller har undergået en større forandring før den 19. maj 2005, forudsat at skibet kun går i fart til havne eller offshore terminaler inden for den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre.

### **Større ombygning**

**2.1** Ved anvendelsen af denne regel betyder en »større ombygning« en ændring i en marine dieselmotor den 1. januar 2000 eller senere, som ikke allerede er blevet godkendt til de standarder, der angives i denne regels stk. 3, 4 eller 5.1.1, hvor:

**2.1.1** motoren udskiftes med en marine dieselmotor, eller der installeres yderligere en marine dieselmotor; eller

**2.1.2** der foretages en væsentlig ændring ved motoren, som defineret i NO<sub>x</sub> koden af 2008; eller

**2.1.3** motorens maksimale kontinuerlige ydelse forøges med mere end 10% i forhold til motorens oprindeligt certificerede maksimale kontinuerlige ydelse.

**2.2** I forbindelse med en større forandring, der omfatter udskiftning af en marine dieselmotor med en ikke-identisk marine dieselmotor eller installering af yderligere en marine dieselmotor, gælder de standarder i denne regel, der var i kraft, da motoren blev udskiftet, eller da yderligere en motor blev installeret. For så vidt angår udskiftede motorer, så skal en sådan udskiftet motor opfylde de standarder, der angives i denne regels pkt. 4 (klasse II), hvis den ikke kan opfylde de i denne regels pkt. 5.1.1 angivne standarder (klasse III) under hensyntagen til de af Organisationens udarbejdede retningslinjer.<sup>14)</sup>

**2.3** En marine dieselmotor som nævnt i stk. 2.1.2 eller 2.1.3 skal opfylde følgende standarder:

**2.3.1** For skibe bygger før 1. januar 2000 gælder de standarder, der nævnes i denne regels stk. 3; og

**2.3.2** for skibe bygger 1. januar 2000 eller senere gælder de standarder, der var gældende på skibets byggetidspunkt.

### **Klasse I<sup>15)</sup>**

**3** Med forbehold for bestemmelsen i regel 3 er anvendelsen af enhver marine dieselmotor, der installeres på et skib bygget den 1. januar 2000 eller senere og før den 1. januar 2011, forbudt, medmindre emissionen af nitrogenoxid fra motoren (beregnet som den vægtede emission af NO<sub>2</sub>) befinder sig inden for følgende grænseværdier, hvor  $n$  = motorens nominelle omdrejningstal (krumtapakslens omdrejninger per minut):

**3.1** 17,0 g/kWh, når  $n$  er mindre end 130 rpm;

**3.2**  $45,0 \times n^{(-0,2)}$  g/kWh, når  $n$  er 130 rpm eller derover, men under 2000 rpm;

**3.3** 9,8 g/kWh, når  $n$  er 2000 rpm eller derover.

## **Klasse II**

**4** Med forbehold for bestemmelsen i regel 3 er anvendelsen af enhver marine dieselmotor, der installeres på et skib bygget den 1. januar 2011 eller senere, forbudt, medmindre emissionen af nitrogenoxid fra motoren (beregnet som den vægtede emission af NO<sub>2</sub>) befinder sig inden for følgende grænseværdier, hvor  $n$  = motorens nominelle omdrejningstal (krumtapakslens omdrejninger per minut):

**4.1** 14,4 g/kWh, når  $n$  er mindre end 130 rpm;

**4.2**  $44,0 \times n^{(-0,23)}$  g/kWh, når  $n$  er 130 rpm eller derover, men under 2000 rpm;

**4.3** 7,7 g/kWh, når  $n$  er 2000 rpm eller derover.

## **Klasse III**

**5.1** Med forbehold for bestemmelsen i regel 3 er anvendelsen i et emissionskontrolområde udpeget til klasse III NO<sub>x</sub> kontrol i henhold til denne regels pkt. 6 (NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområde) af enhver marine dieselmotor, der installeres på et skib:

**5.1.1** forbudt, medmindre emissionen af nitrogenoxid fra motoren (beregnet som den totale vægtede emission af NO<sub>2</sub>) befinder sig inden for følgende grænseværdier, hvor  $n$  = motorens nominelle omdrejningstal (krumtapakslens omdrejninger per minut):

. 1 3,4 g/kWh, når  $n$  er mindre end 130 rpm;

. 2  $9 \times n^{(-0,2)}$  g/kWh, når  $n$  er 130 rpm eller derover, men under 2000 rpm;

. 3 2,0 g/kWh, når  $n$  er 2000 rpm eller derover.

Når:

**5.1.2** skibet er bygget:

. 1 den 1. januar 2016 eller senere og opererer i det nordamerikanske emissionskontrolområde eller i de Forenede Staters emissionskontrolområde for det Caribiske Hav;

. 2 den 1. januar 2021 eller senere og opererer i emissionskontrolområdet for Østersøen eller emissionskontrolområdet for Nordsøen;

**5.1.3** skibet opererer i et NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområde, som ikke er et emissionskontrolområde beskrevet i denne regels pkt. 5.1.2, og skibet er bygget på eller senere end datoen for vedtagelsen af et sådant emissionskontrolområde eller på en senere dato, som det måtte angives nærmere i den ændring, der udpeger klasse III NO<sub>x</sub> emissionskontrolområdet, alt efter hvad det måtte være senest.

**5.2** De standarder, der nævnes i denne regels pkt. 5.1.1, skal ikke gælde for:

. 1 en marine dieselmotor installeret på et skib med en længde ( $L$ ) – som defineret i regel 1.19 i MARPOL-konventionens bilag I – under 24 meter, når den udelukkende er konstrueret til og anvendes til fritidsfartøjer; eller

. 2 en marine dieselmotor installeret på et skib med en kombineret dieselmotor fremdrivningseffekt (som angivet på navnepladen) under 750 kW, hvis det påvises til Administrationens tilfredshed, at skibet ikke

kan opfylde de standarder, der nævnes i denne regels pkt. 5.1.1 på grund af begrænsninger i design eller konstruktion; eller

. 3 en marine dieselmotor installeret på et skib, der er bygget før den 1. januar 2021, med en bruttotonnage under 500, med en længde (L) som defineret i bilag 1, regel 1.19, på eller over 24 meter, når den udelukkende er konstrueret til og anvendes til fritidsfartøjer.

**5.3** For så vidt angår marine dieselmotorer, der er installeret om bord på skibe, som er omfattet af denne regels stk. 5.1, og som er anerkendt til såvel klasse II som klasse III, eller som udelukkende er anerkendt til klasse II, skal deres klasse og status over, om de er slået til eller fra, registreres i den af Administrationen foreskrevne logbog eller elektroniske logbog<sup>16)</sup>, når skibene sejler ind i og ud fra et NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområde, eller når status over, om motorerne er slået til eller fra, ændrer sig i et sådant område, ligesom dato, tidspunkt og skibets position skal registreres.

**5.4** Emissioner af nitrogenoxider fra en marine dieselmotor, der er omfattet af denne regels stk. 5.1, som forekommer umiddelbart efter konstruktion og prøvesejlads med et nybygget skib eller før og efter ombygning, reparation og/eller vedligeholdelse af skibet eller vedligeholdelse eller reparation af en klasse II-motor eller en dobbeltbrændstofmotor, hvor det er et krav, at skibet ikke har gasbrændstof eller gaslast om bord af sikkerhedsårsager, for hvilke aktiviteterne foregår på et skibsværft eller anden reparationsfacilitet beliggende i et NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområde, undtages midlertidigt, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- 1) motoren opfylder klasse II NO<sub>x</sub>-grænseværdierne;
- 2) skibet sejler direkte til eller fra et skibsværft eller anden reparationsfacilitet, laster eller losses ikke ladning i undtagelsesperioden og følger eventuelle yderligere specifikke rutekrav, som er angivet af den havnestat, i hvilken skibsværftet eller anden reparationsfacilitet er beliggende, hvis det er relevant.

**5.5** Den i denne regels stk. 5.4 beskrevne undtagelse gælder kun i følgende periode:

- 1) for et nybygget skib; den periode, der begynder, når skibet leveres fra skibsværftet, inkl. prøvesejlads, og slutter, så snart skibet forlader NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområdet eller -områderne, eller – for så vidt angår et skib udstyret med en dobbeltbrændstofmotor – så snart skibet forlader NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområdet eller -områderne eller fortsætter direkte til den nærmeste facilitet til bunkring af gasbrændstof, som er relevant for et skib, der befinder sig i et NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområde eller -område;
- 2) for et skib med en klasse II motor under ombygning, vedligeholdelse eller reparation; den periode, der begynder, når skibet sejler ind i et NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområde eller -område og fortsætter direkte til skibsværftet eller en anden reparationsfacilitet, og som slutter, når skibet forlader skibsværftet eller en anden reparationsfacilitet og direkte forlader et NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområde eller -område efter at have været på evt. prøvesejlads; eller
- 3) for et skib med en dobbeltbrændstofmotor under ombygning, vedligeholdelse eller reparation, hvor det er et krav, at skibet ikke har gasbrændstof eller gaslast om bord af sikkerhedsårsager; den periode, der begynder, når skibet sejler ind i et NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområde eller -område, eller når det afgasses i NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområdet eller -områderne og fortsætter direkte til et skibsværft eller anden reparationsfacilitet, og slutter, når skibet forlader skibsværftet eller anden reparationsfacilitet og direkte forlader NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområdet eller -områderne eller fortsætter direkte til den nærmeste facilitet til bunkring af den type gasbrændstof, der er relevant for et skib i NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområdet eller -områderne.

## Emissionskontrolområde

6 Ved anvendelse af denne regel er et NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområde et hvilket som helst havområde, herunder et hvilket som helst havneområde, der er udpeget af Organisationen i overensstemmelse med de kriterier og procedurer, der er angivet i MARPOL annex VI appendix III. NO<sub>x</sub> klasse III emissionskontrolområderne er følgende:

- 1) det nordamerikanske emissionskontrolområde, hvilket betyder det område, der er beskrevet ved de ved angivne koordinater i MARPOL annex VI appendix VII;
- 2) emissionskontrolområdet for USA's caribiske havområde, hvilket betyder det område, der er beskrevet ved de angivne koordinater i MARPOL annex VI appendix VII;
- 3) emissionskontrolområdet for Østersøen som defineret i MARPOL annex I, regel 1.11.2; og
- 4) emissionskontrolområdet for Nordsøen som defineret i MARPOL annex V, regel 1.14.6.

## Marine dieselmotorer installeret på skibe bygget før 1. januar 2000

7.1 Uanset denne regels stk. 1.1.1 skal en marine dieselmotor med en ydelse over 5000 kW og et cylindervolumen på 90 liter eller mere, installeret på et skib bygget den 1. januar 1990 eller senere, men før den 1. januar 2000 opfylde de emissionsgrænser, der nævnes i stk. 7.4, forudsat at en kontraherende parts Administration har certificeret en godkendt metode<sup>17)</sup> for motoren og fremsendt orientering herom til Organisationen<sup>18)</sup>. Overholdelse af dette stk. skal påvises på en af følgende måder:

7.1.1 Installering af den certificerede godkendte metode, som bekræftet ved et syn, hvor den verifikationsprocedure, der er angivet i dokumentet for den godkendte metode, herunder påtegning af det internationale certifikat om forebyggelse af luftforurening om tilstedeværelsen af den godkendte metode; eller

7.1.2 certificering af motoren til bekræftelse af, at den opererer inden for de grænser, der er angivet i denne regels stk. 3, 4 eller 5.1.1, samt en passende påtegning af det internationale certifikat om forebyggelse af luftforurening om motorens certificering.

7.2 Stk. 7.1 skal gælde senest ved det første fornyelsessyn 12 måneder eller mere efter deponeringen af den i stk. 7.1 angivne påtegning. Hvis en ejer af et skib, hvorpå en godkendt metode skal installeres, kan bevise til Administrationens tilfredshed, at den godkendte metode ikke var tilgængelig på markedet, selv om de største anstrengelser var gjort for at få fat i den, skal den godkendte metode installeres på skibet senest ved det næste årlige syn af skibet efter den godkendte metode forefindes på markedet.

7.3 Hvad angår en marine dieselmotor med en ydelse over 5000 kW og et cylindervolumen på 90 liter eller mere, der er installeret på et skib bygget den 1. januar 1990 eller senere, men før den 1. januar 2000, skal et af følgende angives på det internationale certifikat om forebyggelse af luftforurening for en marine dieselmotor, som denne regels stk. 7.1 gælder for:

- 1) At der er anvendt en godkendt metode i henhold til denne regels stk. 7.1.1,
- 2) at motoren er certificeret i henhold til denne regels stk. 7.1.2,
- 3) at en godkendt metode endnu ikke forefindes på markedet som beskrevet i denne regels stk. 7.2, eller
- 4) at en godkendt metode ikke er praktisk anvendelig.

7.4 Med forbehold for bestemmelsen i regel 3 er anvendelsen af enhver marine dieselmotor, der er beskrevet i stk. 7.1, forbudt, medmindre emissionen af nitrogenoxid fra motoren (beregnet som den vægtede emission af NO<sub>2</sub>) befinder sig inden for følgende grænseværdier, hvor  $n$  = motorens nominelle omdrejningstal (krumtapakslens omdrejninger per minut):

7.4.1 17,0 g/kWh, når  $n$  er mindre end 130 rpm;

**7.4.2**  $45 \times n^{(-0,2)}$  g/kWh, når  $n$  er 130 rpm eller derover, men under 2000 rpm;

**7.4.3** 9,8 g/kWh, når  $n$  er 2000 rpm eller derover.

**7.5** Certificeringen af en godkendt metode skal være i overensstemmelse med kapitel 7 i den reviderede NO<sub>x</sub> kode af 2008 og skal omfatte verifikation:

**7.5.1** af konstruktøren af den grundlæggende marine dieselmotor, som den godkendte metode gælder for, af at den beregnede effekt af den godkendte metode ikke vil formindske motorens ydelse med mere end 1%, forøge brændstofforbruget med mere end 2% som målt i overensstemmelse med den relevante testcyklus, der nævnes i den reviderede NO<sub>x</sub> kode af 2008, eller have en negativ effekt på motorens levetid eller pålidelighed; eller

**7.5.2** af at omkostningerne ved den godkendte metode ikke er usædvanligt store, hvilket afgøres ved at sammenligne den mængde NO<sub>x</sub>, der begrænses af den godkendte metode med henblik på at opnå den i stk. 7.4 nævnte standard, med omkostningerne ved at købe og installere en således godkendt metode.<sup>19)</sup>

## **Certificering**

**8** Den reviderede NO<sub>x</sub> kode af 2008 skal anvendes ved certificerings-, afprøvnings- og måleprocedurerne for de standarder, der nævnes i denne regel.

**9** Det er hensigten, at de procedurer til bestemmelse af NO<sub>x</sub> emissioner, der nævnes i den reviderede NO<sub>x</sub> kode af 2008, skal være repræsentative for motorens normale drift. Manipulationsanordninger og irrationelle emissionskontrolstrategier undergraver denne hensigt og tillades ikke. Denne regel skal ikke hindre brug af hjælpekontrolforanstaltninger, der anvendes for at beskytte motoren og/eller dens supplerende udstyr mod driftsforhold, der kunne forårsage beskadigelse eller sammenbrud, eller som anvendes for at gøre det lettere at starte motoren.

## **S/M Regel 14 Svovloxid (SO<sub>x</sub>) og partikelholdigt materiale**

### **Generelle bestemmelser**

**1(M)** Svovlindholdet i brændselsolier, der anvendes og opbevares om bord på skibe, må ikke overstige 0,5% (vægtprocent).

**2(M)** Det på verdensplan gennemsnitlige indhold af svovl i brændselsolie, der leveres til brug i skibe, skal overvåges efter retningslinier udarbejdet af Organisationen.<sup>20)</sup>

### **Krav i emissionskontrolområder**

**3** Ved anvendelse af denne regel skal et emissionskontrolområde omfatte ethvert havområde, herunder ethvert havneområde, som er udpeget af Organisationen i overensstemmelse med de kriterier og procedurer, der er angivet i MARPOL, Annex VI, Appendix III .

Emmissionskontrolområder omfattet af denne regel er:

- 1) Østersø-området, som defineret i regel 1.11.2 i MARPOL, Annex I af den nuværende Konvention;
- 2) Nordsøen, som defineret i regel 1.14.6 i MARPOL, Annex V af den nuværende konvention;
- 3) Det Nordamerikanske Emmissionskontrol havområde, som beskrevet i MARPOL, Annex VI, Appendix VII af den nuværende konvention ; og
- 4) USA's caribiske Emmissionskontrol havområde, som beskrevet i MARPOL, Annex VI, Appendix VII af den nuværende konvention



**4(M)** Når et skib befinder sig i et emissionskontrolområde, må svovlindholdet i brændselolie, der anvendes på skibet, ikke overstige 0,10% (vægtprocent).

**5(M)** Det i stk. 1 og stk. 4 nævnte svovlindhold i brændselolie skal dokumenteres af leverandøren efter bestemmelserne i regel 18 i dette bilag.

**6(S)** Skibe, som anvender brændselolier, der er adskilt for at opfylde stk. 4, og som sejler ind i eller ud af et emissionskontrolområde nævnt i stk. 3, skal have en skriftlig procedure, der viser, hvorledes overgangen til en anden brændselolie skal foregå, som lader tilstrækkelig tid gå, til at brændseloliesystemet kan gennemskyldes fuldstændigt for alle olier med et svovlindhold over det i stk. 4 angivne, før skibet sejler ind i et emissionskontrolområde. Når en operation, der indebærer et skift fra en type brændsel til en anden, er fuldført, skal mængden af brændselolie med et lavt svovlindhold for hver tank, såvel som dato og tidspunkt samt skibets position, noteres i en logbog eller elektronisk logbog<sup>21)</sup> som foreskrevet af Administrationen.

**7(M)** I de første 12 måneder efter ikrafttrædelsen af en ændring til denne Protokol, hvor et særligt emissionskontrolområde udpeges i henhold til denne regels stk. 3.2, er skibe, der sejler i et sådant emissionskontrolområde, undtaget fra kravene i stk. 4 og 6 samt fra kravet i stk. 5, for så vidt det angår stk. 4.

#### **M ”I-brug” og ”Om-bord” olie prøver og testning.**

**8** Hvis en repræsentant fra Administrationen kræver en analyse af enten ”I-brug” eller ”Om-bord” prøven, skal dette gøres i overensstemmelse med den verifikationsprocedure, som fremgår af appendix VI til MARPOL annex VI, for at fastslå hvorvidt den olie, som bliver brugt, eller opbevaret til brug, opfylder kravene i paragraf 1 eller paragraf 4 i denne regel. ”I-brug” prøven skal tages i overensstemmelse med de af Organisationen<sup>22)</sup> udstedte vejledninger. ”Om-bord” prøven skal tages i overensstemmelse med de af Organisationen<sup>23)</sup> udstedte vejledninger.

**9** Prøven skal forsegles af den kompetente myndigheds repræsentant med en unik identifikation under tilstedeværelse af skibets repræsentant. Skibet skal have mulighed for at udtage en tilsvarende prøve.

#### **”I-brug” olie prøveudtag**

**10** For skibe omfattet af regel 5 og regel 6 i dette bilag skal placeringen af prøveudtaget være tilpasset eller udpeget til det formål at udtage repræsentative prøver af brændselolien, som bliver brugt ombord, i overensstemmelse med de af Organisationen<sup>24)</sup> udstedte vejledninger.

**11** For skibe konstrueret før 1. april 2022 skal prøveudtaget, som refereres til i paragraf 10, være installeret eller udpeget ved det første fornyelsessyn, som identificeret i regel 5.1.2 i dette bilag, den 1. april 2023 eller senere.

**12** Bestemmelserne i paragraf 10 og 11 ovenfor er ikke gældende for brændstofs-systemer beregnet til brændstoffer med lavt flammepunkt, der bruges til fremdrivning eller operationer ombord.

**13** Administrationens repræsentant skal, hvor hensigtsmæssigt, anvende det eller de prøveudtag, som er installeret eller udpeget, med det formål at udtage repræsentative prøver af brændselolien, der bruges ombord, for at verificere at olien opfylder kravene i dette bilag. Udtagning af en repræsentativ prøve af Administrationens repræsentant skal foretages hurtigt og uden at forårsage unødvendige forsinkelser for skibet.

## **M Regel 15 Flygtige, organiske forbindelser**

**1** Hvis udledningen af flygtige, organiske forbindelser (VOC) fra tankskibe skal reguleres i havne eller terminaler under jurisdiktion af en kontraherende part, skal det ske i overensstemmelse med denne regels bestemmelser.

**2** En kontraherende part, som regulerer tankskibes VOC emissioner skal underrette Organisationen<sup>25)</sup> herom. En sådan underretning skal være ledsaget af oplysninger om størrelsen på de tankskibe, der skal kontrolleres, om de laster, for hvilke der kræves systemer til at kontrollere udledningen, og om den dato, hvor reguleringen træder i kraft. Underretningen skal fremsendes senest seks måneder før ikrafttrædelsesdatoen.

**3** En kontraherende part, som udpeger havne eller terminaler, hvor VOC udledningen fra tankskibe skal reguleres, skal sikre, at der i de udpegede havne og terminaler er systemer til at kontrollere udledningen, der er godkendt af den pågældende part efter de af Organisationen<sup>26)</sup> udarbejdede sikkerhedsstandarder, og at de drives sikkert og således, at skibe ikke forsinkes unødigt.

**4** Organisationen skal sende en liste over de havne og terminaler, der er udpeget af de kontraherende parter, til andre kontraherende parter samt til Organisationens medlemslande til orientering.

**5** Alle tankskibe, som stk. 1 gælder for, skal udstyres med et system til at opsamle udledningen af gasser, som er godkendt af Administrationen efter de af Organisationen<sup>27)</sup> udarbejdede sikkerhedsstandarder, og skal anvende systemet under lastning af de relevante laster. Havne eller terminaler, hvor der er installeret systemer til at kontrollere udledningen i overensstemmelse med denne regel, kan acceptere eksisterende tankskibe, der ikke er udstyret med systemer til opsamling af gasser, i tre år efter den i stk. 2 nævnte ikrafttrædelsesdato.

**6** Tankskibe, der transporterer råolie, skal om bord have og gennemføre en VOC-styringsplan, der er godkendt af Administrationen<sup>28)</sup>. En sådan plan skal udarbejdes under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer. Planen skal være specifik for hvert enkelt skib og skal mindst:

**6.1** indeholde skriftlige procedurer vedrørende begrænsning af VOC emissioner under lastning, sejlads og udledning af last;

**6.2** tage hensyn til yderligere VOC, der genereres under bortskylning af råolie;

**6.3** udpege en person, der er ansvarlig for planens gennemførelse; og

**6.4** for skibe i international fart være skrevet på førerens og styrmændenes arbejdssprog og, såfremt deres arbejdssprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, omfatte en oversættelse til et af disse sprog.

**7** Denne regel skal kun gælde for gas tankskibe, når den anvendte type laste- og opbevaringssystemer gør det sikkerhedsmæssigt muligt at tilbageholde ikke-metanholdig VOC om bord eller at lede det tilbage i land.<sup>29)</sup>

## **S/M Regel 16 Afbrænding om bord på skibe**

**1(M)** Med undtagelse af bestemmelsen i stk. 4 er afbrænding af affald om bord på skibe kun tilladt i forbrændingsanlæg.

**2(M)** Det er forbudt at afbrænde følgende stoffer om bord på skibe:

**2.1(M)** Rest fra laster, der reguleres i MARPOL Konventionens bilag I, II eller III eller hertil relaterede forurenede indpakkingsmaterialer;

**2.2(M)** polykloreret bifenyl (PCB);

**2.3(M)** affald, som defineret i MARPOL Konventionens bilag V, der indeholder mere end blot spor af tungmetaller; og

**2.4(M)** raffinerede olieprodukter, der indeholder halogener;

**2.5** kloakslam og olieslam, der ikke er genereret om bord på skibet; og

**2.6** rester fra systemer til rensning af udstødningssgas.

**3(M)** Afbrænding af polyvinylklorid (PVC) er forbudt undtagen i forbrændingsanlæg, for hvilke der er udstedt IMO typegodkendelsescertifikater.<sup>30)</sup>

**4(M)** Afbrænding af kloakslam og olieslam, der er genereret under skibets normale drift, er tilladt i hoved- og hjælpekedler, men må i så fald ikke finde sted i havne og flodmundinger.

**5.1(M)** Intet i denne regel påvirker forbud eller andre krav i »Konventionen om forebyggelse af forurening af havmiljøet ved dumping af affald og andre stoffer af 1972« med ændringer og den tilhørende Protokol af 1996.

**5.2(S)** Intet i denne regel udelukker udvikling, installering eller anvendelse af alternativt udstyr til termisk behandling af affald, som opfylder eller går ud over denne regels krav.

**6.1(S)** Med undtagelse af bestemmelsen i stk. 6.2 skal ethvert forbrændingsanlæg i et skib bygget den 1. januar 2000 senere, eller som installeres på et skib den 1. januar 2000 eller senere, opfylde kravene i appendix IV til MARPOL annex VI. Alle forbrændingsanlæg, som dette stk. gælder for, skal godkendes af Administrationen efter de af Organisationen<sup>31)</sup> udarbejdede standardspecifikationer for forbrændingsanlæg om bord på skibe; eller

**6.2(S)** Administrationen kan tillade, at kravene i stk. 6.1 ikke skal opfyldes for et forbrændingsanlæg, der er installeret i et skib før den 19. maj 2005, forudsat at skibet kun går i fart i farvande under suverænitets eller jurisdiktion af den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre.

**7(S)** Forbrændingsanlæg installeret i overensstemmelse med kravene i stk. 6.1 skal være ledsaget af en vejledning fra producenten, som skal opbevares sammen med anlægget, og som beskriver, hvorledes forbrændingsanlægget betjenes til at operere inden for de grænser, der er beskrevet i stk. 2 i MARPOL Annex VI Appendix IV.

**8(S)** Det personale, der er ansvarlig for driften af forbrændingsanlæg installeret i overensstemmelse med kravene i stk. 6.1 skal være oplært og i stand til at udføre, hvad der er angivet i producentens betjeningsvejledning.

**9(S)** For forbrændingsanlæg installeret i overensstemmelse med kravene i denne regels stk. 6.1 skal røggassens udledningstemperatur til enhver tid overvåges, når anlægget kører. Forbrændingsanlæg med kontinuerlig tilførsel må ikke tilføres affald, når røggassens udledningstemperatur ligger under 850°C. For så vidt angår forbrændingsanlæg, hvor tilførsel sker portionsvis, skal enheden være konstrueret således, at røggassens udledningstemperatur når 600°C inden fem minutter efter opstarten og derefter stabiliserer sig på en temperatur på ikke under 850°C.

## **M Regel 17 Modtageanlæg**

1 Enhver kontraherende part forpligter sig til at sikre, at der findes tilstrækkelige faciliteter til at modtage:

1.1 ozonlagsnedbrydende stoffer og udstyr, der indeholder sådanne stoffer, når det fjernes fra skibe, der anvender dens reparationshavne;

1.2 rester fra skibe, der anvender dens havne, terminaler eller reparationshavne, efter rensning af udstødningsgas i et godkendt system;

uden at skibene forsinkes unødigt, og at modtage

1.3 ozonlagsnedbrydende stoffer og udstyr, der indeholder sådanne stoffer, når det fjernes fra skibe ved ophugningspladser.

2 Små udviklingsøstater (SIDS)<sup>32)</sup> kan opfylde bestemmelserne i denne regels stk. 1 gennem regionale ordninger, når sådanne ordninger udgør den eneste praktiske måde, hvorpå de på grund af deres særegne forhold kan opfylde disse krav. Parter, der deltager i en regional ordning, skal udarbejde en regional modtagefacilitetsplan under hensyntagen til de af Organisationen<sup>33)</sup> udviklede retningslinjer.

Regeringen i enhver part, der deltager i ordningen, skal konsultere Organisationen med henblik på rundsendelse af følgende oplysninger til MARPOL-konventionens kontraherende parter:

- 1) Hvorledes den regionale modtagefacilitetsplan tager højde for retningslinjerne;
- 2) nærmere oplysninger om de identificerede regionale skibsfaldsmodtagecentre; og
- 3) nærmere oplysninger om havne med kun begrænsede faciliteter.

3 Hvis en bestemt havn eller terminal i en kontraherende stat - under hensyntagen til retningslinjer, der skal udvikles af Organisationen - er beliggende langt fra eller mangler den infrastruktur, der kræves for at håndtere og forarbejde de stoffer, der nævnes i stk. 1, og derfor ikke kan acceptere dem, skal den kontraherende part orientere Organisationen herom, således at oplysningerne kan viderebringes til alle kontraherende parter og til Organisationens medlemsstater til orientering og med henblik på at foretage det nødvendige. Alle kontraherende parter, der har viderebragt sådanne oplysninger til Organisationen, skal ligeledes orientere Organisationen om, hvilke havne og terminaler der er udstyret med modtagefaciliteter, der kan håndtere og forarbejde sådanne stoffer.

4 Enhver kontraherende part skal underrette Organisationen om alle tilfælde, hvor de i denne regel nævnte faciliteter ikke findes eller ikke har tilstrækkelig kapacitet, således at Organisationen kan viderebringe disse oplysninger til medlemmerne.

## **S/M Regel 18 Tilgængelighed og kvalitet af brændselolie**

### **Tilgængelighed af brændselolie**

1 Alle kontraherende parter skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at fremme tilgængeligheden af brændselolie, der opfylder bestemmelserne i dette bilag, og orientere Organisationen om tilgængeligheden af sådan brændselolie i den kontraherende parts havne og terminaler.

2.1 Hvis en kontraherende part finder, at et skib ikke opfylder standarderne for brændselolie som nævnt i dette bilag, har den kompetente myndighed i den kontraherende stat ret til at kræve, at skibet:

2.1.1 fremviser en optegnelse over, hvilke handlinger der er foretaget med henblik på at opfylde kravene; og

**2.1.2** fremviser beviser for, at det har forsøgt at købe brændselolie, der opfylder kravene, i overensstemmelse med sejlplanen og, hvis sådan olie ikke var tilgængelig på det planlagte sted, at det er forsøgt at lokalisere alternative kilder til sådan brændselolie, og at sådan olie ikke var tilgængelig på markedet, selvom alle rimeligt skridt var taget for at finde frem til den.

**2.2** Det bør ikke kræves, at skibet afviger fra den planlagte rejse eller forsinker rejsen urimeligt for at opfylde bestemmelserne.

**2.3** Hvis et skib tilvejebringer de i stk. 2.1 nævnte oplysninger, skal en kontraherende part tage hensyn til alle relevante omstændigheder og de beviser, der er fremvist, med henblik på at bestemme, hvilke tiltag der skal tages, herunder at undlade at foretage kontrolforanstaltninger.

**2.4** Et skib skal orientere sin Administration og den kompetente myndighed i den relevante bestemmelsehavn, når det ikke kan købe brændselolie, der opfylder bestemmelserne.

**2.5** En kontraherende part skal orientere Organisationen, når et skib har fremvist beviser for, at brændselolie, der opfylder bestemmelserne, ikke har været tilgængelig.

### **Kvalitet af brændselolie**

**3(M)** Brændselolie, der leveres og anvendes til forbrænding om bord på skibe, for hvilke dette bilag gælder, skal opfylde følgende krav:

**3.1(M)** med undtagelse af det i 3.2 angivne:

**3.1.1(M)** skal brændselolien bestå af kulbrinter, udvundet ved olieraffinering. Dette udelukker ikke, at der kan tilsættes små mængder additiver for at forbedre anvendelsen;

**3.1.2(M)** skal brændselolien være fri for uorganisk syre; og

**3.1.3(M)** må brændselolien ikke indeholde tilsætningsstoffer eller kemisk affald, som:

**3.1.3.1(M)** bringer skibets sikkerhed i fare eller påvirker maskineriets ydelse negativt, eller

**3.1.3.2(M)** er skadeligt for personalet, eller

**3.1.3.3(M)** overordnet bidrager til yderligere luftforurening.

**3.2(M)** brændselolie, der er afledt ved andre metoder end olieraffinering, må ikke:

**3.2.1(M)** have et svovlindhold, der overstiger det i regel 14 angivne;

**3.2.2(M)** bevirke, at en motor overstiger de grænseværdier for NO<sub>x</sub> emission, der er angivet i stk. 3, 4, 5.11 og 7.4 i regel 13;

**3.2.3(M)** indeholde uorganisk syre; eller

**3.2.4.1(M)** bringe skibes sikkerhed i fare eller påvirke maskineriets ydelse negativt, eller

**3.2.4.2(M)** være skadeligt for personalet, eller

**3.2.4.3(M)** overordnet bidrage til yderligere luftforurening.

**4(M)** Denne regel gælder ikke for kul i fast form eller for nukleart brændsel. Denne regels stk. 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3 og 9.4 gælder ikke for gasholdige brændstoffer som f.eks. flydende naturgas,

komprimeret naturgas eller flaskegas. Svovlindholdet i gasholdige brændstoffer, der leveres til et skib med specifikt henblik på forbrænding om bord på skibet, skal følges af et dokument fra leverandøren.

**5(M)** For ethvert skib omfattet af regel 5 og 6 skal der i en bunkerleveringsnote indføres nærmere oplysninger om den brændselsolie, som er leveret til forbrænding om bord, der mindst skal indeholde de oplysninger, der er angivet i tillæg 1 til dette bilag.

**6(S)** Bunkerleveringsnoten skal opbevares om bord på et sted, hvor den på ethvert rimeligt tidspunkt er umiddelbart tilgængelig for kontrol. Den skal opbevares i tre år, efter at brændselsolien er leveret.

**7.1(S)** Den kompetente myndighed i en kontraherende stat kan kontrollere bunkerleveringsnoterne om bord på ethvert skib omfattet af dette bilag, mens skibet befinder sig i dens havn eller offshore terminal, og myndigheden kan tage kopi af hver note samt kræve, at skibsføreren eller den person, der har kommandoen over skibet, bekræfter kopiens rigtighed. Myndigheden kan ligeledes få indholdet af hver note bekræftet ved at konsultere den havn, hvor noten blev udstedt.

**7.2(S)** Myndighedens gennemgang og kopiering af bunkerleveringsnoter skal udføres så hurtigt som muligt, uden at skibet forsinkes unødigt.

**8.1(M)** Bunkerleveringsnoten skal ledsages af en repræsentativ olieprøve fra den leverede brændselsolie efter retningslinier udarbejdet af Organisationen.<sup>34)</sup> Olieprøven skal forsegles og underskrives af leverandørens repræsentant og skibsføreren eller den officer, der leder bunkringen, når den er gennemført, og prøven skal opbevares i skibet, indtil brændselsolien er forbrugt, men under alle omstændigheder ikke mindre end 12 måneder efter leveringstidspunktet.

**8.2** Hvis en Administration kræver en analyse af en repræsentativ prøve, skal den foretages i overensstemmelse med verifikationsprocedure beskrevet i appendix VI til MARPOL annex VI med henblik på at bestemme, om brændselsolien opfylder dette kravene i dette bilag.

**9(M)** Kontraherende parter forpligter sig til at sikre, at den udpegede myndighed:

**9.1(M)** vedligeholder et register over de lokale leverandører af brændselsolie;

**9.2(M)** kræver, at de lokale leverandører leverer den bunkerleveringsnote og olieprøve, der kræves i denne regel, og bekræfter, at brændselsolien opfylder kravene i regel 14 og 18;

**9.3(M)** kræver, at de lokale leverandører opbevarer en kopi af bunkerleveringsnoten i mindst tre år, så den om nødvendigt kan kontrolleres af havnestaten;

**9.4(M)** tager de nødvendige skridt over for leverandører af brændselsolie, som beviseligt leverer brændselsolie, der ikke er i overensstemmelse med bunkerleveringsnoten;

**9.5(M)** oplyser Administrationen om ethvert skib, der har modtaget brændselsolie, som beviseligt ikke opfylder kravene i regel 14 og 18; og

**9.6(M)** oplyser Organisationen om alle tilfælde, hvor leverandører af brændselsolie ikke har opfyldt de krav, der er angivet i regel 14 og 18, således at disse oplysninger kan viderebringes til de kontraherende parter og Organisationens medlemsstater.

**10(M)** I forbindelse med den havnestatskontrol, der udføres af kontraherende parter, påtager parterne sig endvidere at:

**10.1(M)** oplyse en kontraherende eller ikke-kontraherende part, under hvis jurisdiktion en bunkerleveringsnote er udstedt, om tilfælde, hvor der er leveret brændselolie, som ikke opfylder de gældende krav, idet alle de relevante oplysninger gives; og

**10.2(M)** foretage en passende, afhjælpende handling, når det opdages, at den leverede olie ikke opfylder kravene.

**11** For alle skibe på 400 bruttotons og derover, der går i fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb, kan Administrationen efter ansøgning til og samråd med de berørte stater bestemme, at overholdelse af denne regels stk. 6 kan bevises på en alternativ måde, der giver tilsvarende sikkerhed for, at regel 14 og 18 er overholdt.

## **S AFSNIT IV – REGLER OM CO2 INTENSITET FOR INTERNATIONAL SKIBSFART**

### **Regel 19 – Anvendelse**

**1** Dette afsnit gælder for alle skibe med en bruttotonnage på 400 eller derover.

**2** Dette afsnits bestemmelser skal ikke gælde for:

**2.1** skibe, der udelukkende går i fart i farvande under skibets flagstats suverænitet eller jurisdiktion. Dog bør enhver konventionspart sikre – gennem vedtagelse af passende forholdsregler – at sådanne skibe bygges og handler på en måde, der er forenelig med afsnit IV, så vidt det er rimeligt og praktisk muligt.

**2.2** Skibe, der ikke fremdrives mekanisk, og platforme, herunder FPSO'er og FSU'er og boreplatforme, uanset deres fremdrivningsmiddel.

**3** Regel 22, 23, 24 og 25 i dette bilag skal ikke gælde for skibe med ikke-konventionel fremdrivning; dog skal regel 22 og 24 gælde for krydstogtskibe med ikke-konventionel fremdrivning og LNG-tankskibe med konventionel eller ikke-konventionel fremdrivning, der er leveret den 1. september 2019 eller senere, som defineret i regel 2.2.1 og regel 23 og 25 skal gælde for krydstogtskibe med ikke-konventionel fremdrivning og LNG tankskibe der har konventionel og ikke-konventionel fremdrivning. Regel 22, 23, 24, 25 og 28 gælder ikke for kategori A skibe som defineret i Polarkoden.

**4** Med forbehold for bestemmelserne i denne regels stk. 1 kan Administrationen undtage skibe med en bruttotonnage på 400 eller derover fra at opfylde regel 22 og 24.

**5** Bestemmelsen i denne regels stk. 4 skal ikke gælde for skibe med en bruttotonnage på 400 eller derover:

- 1) hvor byggekontrakten er indgået den 1. januar 2017 eller senere; eller
- 2) såfremt en byggekontrakt ikke forefindes, hvor kølen er lagt, eller hvor konstruktionen er på et tilsvarende byggestadie den 1. juli 2017 eller senere; eller
- 3) hvor levering finder sted den 1. juli 2019 eller senere; eller
- 4) i tilfælde af en større ombygning af et nyt eller eksisterende skib, som defineret i regel 2.2.17 i dette bilag, den 1. januar 2017 eller senere, og for hvilket regel 5.4.2 og regel 5.4.3 i afsnit II gælder.

**6** Administrationen i en kontraherende part til MARPOL-konventionen, som tillader anvendelse af stk. 4 eller udelukker, tilbagekalder eller nægter anvendelse af dette stk. til et skib registreret i det pågældende konventionsland, skal straks underrette Organisationen herom med henblik på dennes videregivelse af de nærmere oplysninger herom til de kontraherende parter til MARPOL-konventionen.

### **S Regel 20 - Formål**

Formålet med dette afsnit er at reducere CO2 intensiteten for international skibsfart, hvor der arbejdes hen mod ambitionsniveauerne fastsat i IMO's indledende drivhusgas strategi (Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships)<sup>35)</sup>

## **Regel 21 Funktionelle betingelser**

For at kunne opnå formålet, som beskrevet i regel 20 i dette bilag, skal et skib omfattet af bestemmelserne i dette bilag, i det omfang det er muligt, opfylde de følgende funktionelle bestemmelser for at reducere dets CO2 intensitet:

- 1) de tekniske krav for CO2 intensiteten i henhold til regel 22, 23, 24 and 25 i dette bilag, og;
- 2) de operationelle krav for CO2 intensiteten i henhold til regel 26, 27 og 28 i dette bilag

## **S Regel 22 – Opnået energieffektivitetsdesignindeks (Opnået EEDI)**

**1** Det opnåede EEDI skal beregnes for:

- 1) alle nye skibe;
- 2) alle nye skibe, der er blevet underkastet større ombygninger; og
- 3) alle nye eller eksisterende skibe, som er blevet underkastet større ombygninger, der er så omfattende, at skibet af Administrationen anses for at være et nybygget skib,

som falder inden for en eller flere af kategorierne i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette bilag. Det opnåede EEDI skal være specifikt for hvert enkelt skib og skal angive skibets anslåede ydelse i energieffektivitetstermer og være suppleret med den EEDI tekniske fil, som indeholder de oplysninger, der kræves for at beregne det opnåede EEDI, og som viser beregningsprocessen. Det opnåede EEDI skal verificeres baseret på den EEDI tekniske fil enten af Administrationen eller af en organisation behørigt autoriseret af denne<sup>36)</sup>

**2** Det opnåede EEDI skal beregnes under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>37)</sup>

**3** For ethvert skib omfattet af regel 24 i dette bilag, skal Administrationen eller en anerkendt organisation rapportere via elektronisk meddelelse til Organisationen de påkrævede og opnåede EEDI værdier og relevant information, under hensyntagen til de af Organisationen udstedte vejledninger<sup>38)</sup> :

- 1) indenfor 7 måneder af det afsluttende syn krævet under regel 5.4 i dette bilag; eller
- 2) indenfor 7 måneder efter 1. april 2022 for et skib leveret forud for 1. april 2022

## **Regel 23 Opnåede energieffektivitetsdesignindeks Eksisterende Skibe (Opnåede EEXI)**

**1** Det opnåede EEXI skal beregnes for:

- 1) alle skibe;
- 2) alle skibe, der er blevet underkastet større ombygninger; og

som falder inden for en eller flere af kategorierne i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette bilag. Det opnåede EEXI skal være specifikt for hvert enkelt skib og skal angive skibets anslåede ydelse i energieffektivitetstermer og være suppleret med den EEXI tekniske fil, som indeholder de oplysninger, der kræves for at beregne det opnåede EEDI, og som viser beregningsprocessen. Det opnåede EEXI skal verificeres baseret på den EEXI tekniske fil enten af Administrationen eller af en organisation behørigt autoriseret af denne<sup>39)</sup>



2 Det opnåede EEXI skal beregnes under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer<sup>40</sup>).

3 Uagtet kravene i stk. 1 i denne regel, skal der for et skib, som er omfattet af regel 22 i dette bilag, kan det opnåede EEDI, som er verificeret af Administrationen eller en organisation behørigt autoriseret af denne i overensstemmelse med regel 22.1 i dette bilag, benyttes som det opnåede EEXI, hvis værdien af det opnåede EEDI er identisk eller mindre, end det krævede EEXI i overensstemmelse med regel 25 i dette bilag. I tilfælde af dette skal den opnåede EEXI verificeres baseret på EEDI tekniske fil.

For ethvert skib omfattet af regel 24 i dette bilag, skal Administrationen eller en anerkendt organisation rapportere via elektronisk meddelelse til Organisationen de påkrævede og opnåede EEDI værdier og relevant information, under hensyntagen til de af Organisationen udstedte vejledninger:

## **S Regel 24 – Krævet EEDI**

1 For:

- 1) alle nye skibe;
- 2) alle nye skibe, der er blevet underkastet større ombygninger; og
- 3) alle nye eller eksisterende skibe, som er blevet underkastet større ombygninger, der er så omfattende, at skibet af Administrationen anses for at være et nybygget skib, som falder inden for en af kategorierne i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22 and 2.2.26 to 2.2.29 , og som dette afsnit gælder for, skal det opnåede EEDI være, som følger:

– Opnået EEDI < Krævet EEDI =  $(1-X/100)$  x referencelinjeværdi

– hvor X er den i tabel 1 specificerede reduktionsfaktor for det krævede EEDI sammenlignet med EEDI-referencelinjen.

2 For hvert nyt og eksisterende skib, der er undergået en større ombygning, der er så omfattende, at skibet af Administrationen anses for at være et nybygget skib, skal det opnåede EEDI beregnes og opfylde kravet i regel 21.1 med den gældende reduktionsfaktor, der svarer til det ombyggede skibs type og størrelse på datoen for ombygningskontrakten eller, i fravær af en kontrakt, på datoen for ombygningens påbegyndelse.

Tabel 1. Reduktionsfaktorer (i procent) EEDI i forhold til EEDI-referencelinjen							
Skibstype	Størrelse	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 2	Fase 3	Fase 3
		1. jan. 2013-31. dec. 2014	1. jan. 2015-31. dec. 2019	1. jan. 2020 – 31 mar. 2022	1. jan. 2020-31. dec. 2024	1 apr. 2022 og frem-över	1. jan. 2025 og fremöver
Bulkskib	20.000 DWT og derover	0	10		20		30
	10.000 DWT men mindre end 20.000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
	15.000 DWT og derover	0	10	20		30	
Gastankskib	10.000 DWT og derover men mindre end 15.000 DWT	0	10		20		30
	2.000 og derover men mindre end -10.000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
	20.000 DWT og derover	0	10		20		30
Tankskib	4.000 DWT og derover men mindre end 20.000 DWT	n/a	0-10*		0-20*		0-30*
	200.000 DWT og over	0	10	20		50	
Containerskib	12.000 DWT og over, men under 200.000 DWT	0	10	20		45	
	80.000 DWT og over men under 120.000 DWT	0	10	20		40	
	40.000 DWT og over men under 80.000 DWT	0	10	20		35	
	15.000 DWT og over men under 40.000 DWT	0	10	20		30	
	10.000 DWT og over men under 15.000 DWT	n/a	0-10*	0-20*		15-30*	
	15.000 DWT og derover	0	10	15		30	
	Stykgodsskib	15.000 DWT og derover	0	10	15		30

	3.000 DWT og over men under 15.000 DWT	n/a	0-10*	0-15*	0-30*	
	5.000 DWT og derover	0	10		15	30
Køleskib	3.000 DWT og over men under 5.000 DWT	n/a	0-10*		0-15*	0-30*
	20.000 DWT og derover	0	10		20	30
Kombinationskib	4.000-20.000 DWT	n/a	0-10*		0-20*	0-30*
	10.000 DWT og derover	n/a	10**	20		30
LNG-tankskib***						
Ro-ro-lastskib (bilfærge)***	10.000 DWT og derover	n/a	5**		15	30
	2.000 DWT og derover	n/a	5**		20	30
Ro-ro-lastskib***	1.000 DWT og derover men under-2.000 DWT	n/a	0-5* **		0-20*	0-30*
	1.000 DWT og derover	n/a	5**		20	30
Ro-ro-passagerskib***	250 DWT og derover men under 1.000 DWT	n/a	0-5* **		0-20*	0-30*
	85.000 BT og derover	n/a	5**	20		30
med ikke-konventionel fremdrivning	25.000 DWT og derover men under 85.000 BT	n/a	0-5* **	0-20*		0-30*

\* Reduktionsfaktoren skal interpoleres lineært mellem de to værdier afhængig af skibets størrelse. Reduktionsfaktorens lavere værdi skal anvendes på mindre skibsstørrelser.

\*\* Fase I begynder for disse skibe den 1. september 2015.

\*\*\* Reduktionsfaktoren gælder for skibe leveret den 1. september 2019 eller senere, som defineret i regel 2.1 i regel 2

Note: n/a betyder, at der ikke gælder et krævet EEDI.

**3** Referencelinjeværdierne skal beregnes, som følger:

$$\text{Referencelinjeværdi} = a \times b^{-c}$$

hvor a, b og c er de parametre, der gives i tabel 2.

<b>Tabel 2. Parametre til bestemmelse af referenceværdier for forskellige skibstyper</b>			
<b>Skibstype defineret i regel 2</b>	<b>a</b>	<b>b</b>	<b>c</b>
2.25 Bulkskib	961,79	DWT på skibet hvor DWT er ≤ 279.000 279.000 hvor DWT > 279.000	0,477
2.2.7 Kombinationskib	1,219,00	Skibets DWT	0,4
2.2.9 Containerskib	174,22	Skibets DWT	0,201
2.2.11 Krydstogtskib med ikke-konventionel fremdrivning	170,84	Skibets DWT	0,214
2.2.14 Gastankskib	1,120,00	Skibets DWT	0,456
2.2.15 Skygodsskib	2107,48	Skibets DWT	0,216
2.2.16 LNG-tankskib	2,253,7	Skibets DWT	0,474
2.2.22 Køleskib	227,01	Skibets DWT	0,4244
2.2.26 Ro-ro-lastskib	1405,15	Skibets DWT	
	1686,17*	Skibets DWT hvor DWT ≤ 17.000*	0,498
		17.000 hvor DWT > 17.000*	
		(DWT/BT)-0,7 • 780,36, hvor DWT/BT < 0,3	
2.2.27 Ro-ro-lastskib (bilfærge)	1812,63, hvor DWT/BT > 0,3	Skibets DWT	0,471
2.2.28 Ro-ro Passagerskib	752,16	Skibets DWT	
	902,59	Skibets DWT hvor DWT ≤ 10.000*	0,381
		10.000 hvor DWT > 10.000*	
2.2.29 Tankskib	1,218,80	Skibets DWT	0,488

\* Skal anvendes fra fase 2 og derefter.

4 Hvis et skibs design gør det muligt for det at tilhøre mere end en af ovenstående skibsdefinitioner, skal det krævede EEDI for skibet være det mest stringente (det laveste) krævede EEDI.

5 For hvert skib, som denne regel gælder for, skal den installerede fremdrivningskraft ikke være lavere end den fremdrivningskraft, der er nødvendig for at bibeholde skibets manøvreedygtighed under vanskelige forhold, som defineret i retningslinjer, der skal udvikles af Organisationen<sup>41</sup>).

6 I begyndelsen af fase 1 og midt i fase 2 skal Organisationen gennemgå status over den teknologiske udvikling og, hvis det viser sig nødvendigt, ændre tidsperioderne, EEDI-referencelinjeparаметrene for relevante skibstyper og de reduktionshastigheder, der er angivet i denne regel.

## Regel 25 Krævet EEXI

1.1 alle skibe;

1.2 alle skibe, der er blevet underkastet større ombygninger; og

som falder inden for en eller flere af kategorierne i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 til 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29, og som dette afsnit gælder for, skal det opnåede EEXI være, som følge:

– Opnået EEXI  $\leq$  Krævet EEXI = (1-Y/100) x EEDI referencelinjeværdi

– hvor Y er den i tabel 3 specificerede reduktionsfaktor for det krævede EEXI sammenlignet med EEDI-referencelinjen.

**Tabel 3 – Reduktionsfaktor i procent for EEXI i forhold til EEDI reference linje**

Ship type	Size	Reduction factor
Bulk carrier	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
Gas carrier	15,000 DWT and above	30
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	20
	2,000 and above but less than 10,000 DWT	0-20*
Tanker	200,000 DWT and above	15
	20,000 and above but less than 200,000 DWT	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
	200,000 DWT and above	50

Containership	120,000 and above but less than 200,000 DWT	45
	80,000 and above but less than 120,000 DWT	35
	40,000 and above but less than 80,000 DWT	30
	15,000 and above but less than 40,000 DWT	20
	10,000 and above but less than 15,000 DWT	0-20*
General cargo ship	15,000 DWT and above	30
	3,000 and above but less than 15,000 DWT	0-30*
Refrigerated cargo carrier	5,000 DWT and above	15
	3,000 and above but less than 5,000 DWT	0-15*
Combination carrier	20,000 DWT and above	20
	4,000 and above but less than 20,000 DWT	0-20*
LNG carrier	10,000 DWT and above	30
Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)	10,000 DWT and above	15
Ro-ro cargo ship	2,000 DWT and above	5
	1,000 and above but less than 2,000 DWT	0-5*
Ro-ro passenger ship	1,000 DWT and above	5
	250 and above but less than 1,000 DWT	0-5*
Cruise passenger ship having non-conventional propulsion	85,000 GT and above	30
	25,000 and above but less than 85,000 GT	0-30*

\* Reduktionsfaktoren skal interpoleres lineært mellem de to værdier afhængig af skibets størrelse. Reduktionsfaktorens lavere værdi skal anvendes på mindre skibsstørrelser.

2 Værdien af EEDI reference linjen skal beregnes i overensstemmelse med regel 24.3 og 24.4 i dette bilag. Gældende for ro-ro-lastskibe og ro-ro-passagerskibe skal reference linjen fra face 2 fra regel 24.3 i dette bilag.

3. En evaluering skal være gennemført senest den 1 januar 2025 af Organisationen for at vurdere effektiviteten af denne regel under hensyn til de af Organisationen udviklede vejledninger. Hvis baseret

på evalueringen kontraherende parter beslutter at tiltræde ændringerne til denne regel, skal tiltrædelsen og ændringerne træde i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL konventionen.

## **S Regel 26 – Driftsplan for skibsenergieffektivitet (SEEMP)**

**1** Alle skibe skal have en skibsspecifik driftsplan for skibsenergieffektivitet (SEEMP) om bord. Denne plan kan være en del af skibets sikkerhedsledelsessystem (SMS). Den skibsspecifikke driftsplanen (SEEMP) skal udvikles og revideres under hensyntagen til de af Organisationen vedtagne retningslinjer<sup>42)</sup>.

**2** Ved skibe på 5,000 bruttotons eller over skal den skibsspecifikke driftsplan (SEEMP) indeholde en beskrivelse af den benyttede metode for indsamling af data i overensstemmelse med regel 27.1 i dette bilag, og den proces der vil blive benyttet til at rapportere dataene til flagstaten.

**3** Ved skibe på 5,000 bruttotons eller over som falder ind under en eller flere af kategorierne i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette bilag:

**3.1** Før eller senest den 1 januar 2023 skal den skibsspecifikke driftsplan (SEEMP) inkludere:

- 1) en beskrivelse af metoden, der anvendes til beregning af skibets opnåede årlige operationelle CII, som er krævet i regel 28 i dette bilag og processen, der benyttes til at rapportere CII værdien til skibets flagstat.
- 2) for de kommende 3 år det krævede årlige operationelle CII, som er beskrevet i regel 28 i dette Annex
- 3) en plan for implementering, som dokumenterer, hvordan det krævede årlige operationelle CII vil opnås over de kommende 3 år, og
- 4) en procedure for egen-vurdering og forbedring

**3.2** For skibe som kategoriseres, som "D" eller "E" for 3 sammenhængende år i overensstemmelse med regel 28 i dette bilag, skal skibsspecifikke driftsplan (SEEMP) evalueres i overensstemmelse med regel 28.8 i dette bilag for indarbejdelse af nødvendige korrigerende tiltag for at opnå den krævede årlige operationelle CII.

**3.3** Den skibsspecifikke driftsplan (SEEMP) skal være underlagt verificering og rederi audits under hensyntagen til de af Organisationen vedtagne retningslinjer.

## **S Regel 27 – Indsamling og rapportering af oplysninger om skibes brændstofforbrug**

**1** Fra kalenderåret 2019 skal alle skibe på 5.000 bruttotons og derover indsamle de oplysninger, der er angivet nærmere MARPOL konventionens ANNEX VI, Appendiks IV, for det pågældende og hvert efterfølgende kalenderår eller del heraf i henhold til den metodologi, der er medtaget i driftsplanen for skibsenergieffektivitet (SEEMP).

**2** Med undtagelse af bestemmelserne i denne regels pkt. 4, 5 og 6 skal skibet i slutningen af hvert kalenderår samle de oplysninger, der er indsamlet i det pågældende kalenderår eller del heraf, alt efter hvad der måtte være relevant.

**3** Med undtagelse af bestemmelserne i denne regels pkt. 4, 5 og 6 skal skibet i løbet af tre måneder efter slutningen af hvert kalenderår indrapportere den samlede værdi for hver af oplysningerne angivet nærmere MARPOL konventionens ANNEX VI appendiks IV, til Administrationen eller en af denne bemyndiget organisation<sup>43)</sup> via elektronisk kommunikation og under anvendelse af et af Organisationen udarbejdet standardiseret format.<sup>44)</sup>



4 Hvis et skib overføres fra en Administration til en anden, skal skibet på datoen for overførslen eller så tæt som praktisk muligt på denne dato rapportere de samlede oplysninger for den del af kalenderåret, der gælder for den pågældende Administration, som angivet nærmere i MARPOL konventionens appendiks IV til ANNEX VI, til den afgivende Administration eller en af denne bemyndiget organisation<sup>45)</sup> og rapportere de enkeltstående oplysninger efter foregående anmodning fra den pågældende Administration.

5 I tilfælde af overførsel fra et rederi til et andet, skal skibet på datoen for overførslen eller så tæt som praktisk muligt på denne dato rapportere de samlede oplysninger for den del af kalenderåret, der gælder for det pågældende rederi, som angivet nærmere i MARPOL konventionens ANNEX VI, appendiks IV, til den afgivende Administration eller en af denne bemyndiget organisation<sup>46)</sup> og rapportere de enkeltstående oplysninger efter foregående anmodning fra den pågældende Administration.

6 I tilfælde af samtidig overførsel fra en Administration til en anden og fra et rederi til et andet gælder denne regels pkt. 4.

7 Oplysningerne skal verificeres i henhold til procedurer, der er fastlagt af Administrationen under hen syn tagen til retningslinjer udarbejdet af Organisationen<sup>47)</sup>.

8 Med undtagelse af bestemmelserne i denne regels pkt. 4, 5 og 6 skal de enkeltstående oplysninger, der ligger til grund for de indrapporterede oplysninger som angivet nærmere i MARPOL konventionens ANNEX VI, appendiks IV for det forudgående kalenderår, være umiddelbart tilgængelige i en periode på ikke under 12 måneder fra slutningen af det kalenderår og gøres tilgængelige for Administrationen på anmodning.

9 Administrationen skal sikre, at de oplysninger nævnt i MARPOL konventionens ANNEX VI, appendiks IV der er indrapporteret af dens skibe med en bruttotonnage på eller over 5.000, overføres til IMO's database over skibes brændstofforbrug via elektronisk kommunikation og under anvendelse af et af Organisationen udarbejdet standardiseret format senest en måned efter, at overensstemmelseserklæringer er udstedt til disse skibe.

10 På baggrund af de oplysninger, der er indrapporteret til IMO's database over skibes brændstofforbrug, skal Organisationens generalsekretær udarbejde en årlig rapport til IMO's miljøkomité (MEPC) med en opsummering af de indsamlede oplysninger, status over manglende oplysninger og anden relevant information, som måtte efterspørges af MEPC.

11 Organisationens generalsekretær skal bevillige Flagstaten for et skib, hvor regel 28 i dette bilag er gældende, adgang til alle tidligere rapporterede data for det pågældende skib fra det forgående kalenderår, som er rapporteret til IMO's database over skibes brændstofforbrug

12 Organisationens generalsekretær skal vedligeholde en anonymiseret database, således at det ikke er muligt at identificere et bestemt skib. Parterne skal kun have adgang til de anonymiserede oplysninger til brug for analyse og overvejelser.

13 IMO's database over skibes brændstofforbrug skal oprettes og vedligeholdes af Organisationens generalsekretær i henhold til retningslinjer udarbejdet af Organisationen.

## **Regel 28 operationel CO2 intensitet**

### **Årlig opnået operationel CO2 intensitet indikator (Attained annual operational CII)**

1 Efter afslutningen på kalenderåret 2023 og efter afslutningen på hvert følgende kalenderår for hvert skib på 5,000 bruttotons og over, som er omfattet af en eller flere af de i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14

to 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette bilags nævnte kategorier, skal beregnes det årlige opnåede operationelle CII over en 12 måneders periode fra 1 januar til 31 december fra det forgående kalenderår ved brug af data indsamlet i overensstemmelse med regel 27 i dette bilag, under hensyntagen til de af Organisationen vedtagne retningslinjer.

**2** Skibet skal inden for 3 måneder fra afslutningen af hvert kalenderår rapportere til dets Administrationen eller en anerkendt organisation dets opnåede operationelle CII via elektronisk meddelelse og benytte et standardiseret format, som udvikles af Organisationen.

**3** Uagtet de i stk. 1 og 2, i tilfælde af flagskifte for et skib, som er omfattet af regler 27.4, 27.5 og 27.6, efter 1 januar 2023, skal skibet efter kalenderårets afslutning, hvor flagskiftet fandt sted, beregne og rapportere det opnåede årlige operationelle CII for den samlede 12 måneders periode fra 1 januar til 31 december i det år, hvor flagskiftet fandt sted i overensstemmelse med regel 28.1 og 28.2 for verifikation i overensstemmelse med regel 6.6 i dette bilag under hensyntagen til de af Organisationen vedtagne retningslinjer. Intet i disse regler fritager et skib fra at opfyldes dets indrapporterings forpligtelser under regel 27 eller regel 28 i dette bilag.

### **Krævet årlig operationel CO2 idensitets indikator (required annual operational CII)**

**4** for skibe på 5,000 bruttotons og over, som er omfattet af en eller flere af de i regel 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22 og 2.2.26 til 2.2.29 i dette bilags nævnte kategorier, skal det krævede årlige operationelle CII beregnes på følgende måde:

$$\text{Årligt krævet operationel CII} = 1 - (Z/100) \times \text{CII}_R$$

Hvor:

Z er den årlige reduktions faktor til brug for kontinuerlig forbedring af skibets operationelle CO2 intensitet inden for et specifikt vurderings niveau, og

$\text{CII}_R$  er reference værdien

**5** Den årlige reduktions faktor  $Z^{48}$ ) og reference værdien  $\text{CII}_R$  skal være de værdier, som er defineret på baggrund retningslinjer, der skal udvikles af Organisationen.

### **Operationel CO2 intensitets vurdering**

**6** Det opnåede årlige operationelle CII skal dokumenteres og verificeres, mod det krævede årlige operationelle CII for at fastlægge den operationelle CO2 intensitets vurdering A, B, C, D eller E, indikerende en betydelig forbedring, mindre forbedring, moderat, ringe forbedring eller ringe præstations niveauer, af enten Administrationen eller en behørigt autoriseret organisation under hensyntagen til de af Organisationen vedtagne retningslinjer. Den midterste vurdering "C" skal være den tilsvarende værdi for det krævede årlige operationelle CII, som er fastsat i stk. 4 i denne regel.

### **Korrigerende handlinger og incitament**

**7** Et skib, som er vurderet som "D" eller "E" i 3 sammenhængende år, skal udvikle en plan med korrigerende handlinger for at opnå det krævede årlige operationelle CII

**8** en skibsspecifikke driftsplanen (SEEMP) skal opdateres til at indeholde en plan med korrigerende handlinger under hensyn til retningslinjer, der skal udvikles af Organisationen. Den opdaterede skibsspecifikke driftsplan (SEEMP) skal fremsendes til Administrationen eller en organisation behørigt autoriseret

organisation for konfirmering, helst samtidig med, men ikke senere end 1 måned efter rapportering af det opnåede årlige operationelle CII i overensstemmelse med stk. 2 i denne regel.

**9** Et skib, som er vurderet som "D" eller "E" i 3 sammenhængende år, skal påtage sig de planlagte korrigerende handlinger beskrevet i skibsspecifikke driftsplan (SEEMP)

**10** Administrationer, havne myndigheder og andre relevante parter opfordres til, hvor hensigtsmæssigt belønne skibe, der vurderes som "A" eller B"

### **Evaluering**

**11** En evaluering skal være gennemført inden den 1 januar 2025 af Organisationen for vurdering af:

- 1) effektiviteten af denne regulering for reducere af CO2 intensiteten for international skibsfart
- 2) behovet for yderlig styrkelse af de korrigerende handlinger eller andre metoder for afhjælpning, inklusiv muligheden for yderlige EEXI krav
- 3) behovet for videreudvikling af håndhævelses metoder
- 4) behovet for videreudvikling af data indsamlings systemet, og
- 5) Revidering af faktor Z og CII<sub>R</sub> værdierne.

Hvis baseret på evalueringen kontraherende parter beslutter at tiltræde ændringerne til denne regel, skal tiltrædelsen og ændringerne træde i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 i MARPOL konventionen.

### **Regel 29 – Fremme af teknisk samarbejde og teknologioverførsel vedrørende forbedring af skibes energieffektivitet<sup>49)</sup>**

**1** Administrationerne skal i samarbejde med Organisationen og andre internationale organer fremme og – alt efter hvad der måtte være relevant – yde støtte direkte eller gennem Organisationen til stater, særligt udviklingslande, som anmoder om teknisk bistand.

**2** Administrationerne i kontraherende stater skal samarbejde aktivt med andre kontraherende stater – med forbehold for disses nationale love, regler og politikker – med henblik på at fremme udviklingen og overførslen af teknologi og udvekslingen af oplysninger til lande, der anmoder om teknisk bistand, særligt udviklingslande, til implementeringen af foranstaltninger, der tjener til at opfylde kravene i afsnit IV i dette bilag, særligt regel 19.4-19.6.

### **M/S Afsnit V Verifikation af overholdelsen af bestemmelserne i MARPOL-konventionen**

#### **Regel 30 Anvendelse**

Kontraherende parter skal anvende bestemmelserne i implementeringskoden, når de udfører deres forpligtelser og påtager sig deres ansvar i henhold til MARPOL-konventionen.

#### **Regel 31 Verifikation af overholdelse**

**1** Enhver kontraherende part skal underkastes periodiske auditter af Organisationen i overensstemmelse med auditstandarden med henblik på at verificere overholdelsen og gennemførelsen af MARPOL-konventionen.

**2** Organisationens generalsekretær skal være ansvarlig for administrationen af auditordningen på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>50)</sup>

**3** Enhver kontraherende part skal være ansvarlig for at facilitere afholdelsen af auditten og implementeringen af et handlingsprogram med henblik på at håndtere iagttagelser på grundlag af de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>51)</sup>

**4** Auditter af alle kontraherende parter skal:

**4.1** baseres på en overordnet tidsplan, der er udarbejdet af Organisationens generalsekretær, under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer;<sup>52)</sup> og

**4.2** udføres med periodiske intervaller under hensyntagen til de af Organisationen udarbejdede retningslinjer.<sup>53)</sup>

## **Tillæg 1**

### **Oplysninger, der skal medtages i bunkerleveringsnoten (regel 18.5)**

- 1) Det modtagende skibs navn og IMO nummer
- 2) Havn
- 3) Den dato hvor leveringen blev påbegyndt
- 4) Navn, adresse og telefonnummer på leverandøren af marint brændselsolie
- 5) Produktnavn(e)
- 6) Mængde (metriske tons)
- 7) Massefylde<sup>54)</sup> ved 15°C (kg/m<sup>3</sup>)
- 8) Svovlindhold<sup>55)</sup> (vægtprocent)
- 9) En erklæring, der er underskrevet og certificeret af brændstofleverandørens repræsentant, til bekræftelse af, at brændstoffet er i overensstemmelse med dette bilags regel 18.3, og at svovlindholdet i det leverede brændstof ikke overstiger:
  - den grænseværdi, der angives i dette bilags regel 14.1;
  - den grænseværdi, der angives i dette bilags regel 14.4; eller
  - køberens nærmere angivne grænseværdi på \_\_\_ (% m/m), som udfyldt af brændstofleverandørens repræsentant og på grundlag af køberens oplysning om, at brændstoffet skal anvendes:
    - a) sammen med en ækvivalent opfyldelsesmåde i overensstemmelse med dette bilags regel 4; eller
    - b) er dækket af en relevant undtagelse for et skib fra at udføre prøver vedrørende begrænset udledning af svovloxid og kontrolteknologiforskning i overensstemmelse med dette bilags regel 3.2.

Erklæringen skal udfyldes af den brændstofleverandørens repræsentant ved afkrydsning af den eller de relevante bokse.

- 1) Henviser til the Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme (resolution A. 1067(28)).
- 2) Henviser til the *Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL* (resolution MEPC. 312(74)).
- 3) Henviser til ISO 8754:2003 Petroleum products – Determination of sulphur content – Energy-dispersive X-ray fluorescence spectrometry.
- 4) Henviser til the *Guidelines for exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from the survey and certification requirements under the MARPOL Convention* (MEPC. 1/Circ. 892).
- 5) Der henvises til »2015 Guidelines for exhaust gas cleaning systems« adopted by resolution MEPC. 184(59) ændret ved resolution MEPC. 259(68).
- 6) Der henvises til »Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 739(18), som ændret ved resolution MSC. 208(18), og »Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration«, som vedtaget af Organisationen ved resolution A. 789(19), som kan ændres af Organisationen. Der henvises endvidere til »Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification« for the revised MARPOL Annex VI (resolution A. 1120(30)).
- 7) Henviser til the *2014 Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index* (resolution MEPC. 254(67), as amended by resolutions MEPC. 261(68) and MEPC. 309(73)); consolidated text: MEPC. 1/Circ. 855/Rev. 2, as may be further amended.
- 8) Henviser til the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC. 237(65), as may be amended by the Organization.
- 9) Henviser til the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC. 237(65), as may be amended by the Organization.
- 10) Henviser til the *Procedures for port State control, 2019* (resolution A. 1138(31)). Refer also to the *2019 Guidelines for port State control under MARPOL Annex VI Chapter 3* (resolution MEPC. 321(74)).
- 11) HCFC'er som følge af EU forordning nr. 1005/2009 af 29. juni 2000 om stoffer, der nedbryder ozonlaget, ikke længere tilladt i skibe under EU flag.
- 12) Se appendix I, Supplement to International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate), section 2.1.
- 13) Henviser til the *Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL* (resolution MEPC. 312(74)).
- 14) Henviser til the *2013 Guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL Annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit* (resolution MEPC. 230(65)).
- 15) Henviser til the *Guidelines for the application of the NOx Technical Code relative to certification and amendments of Tier I engines* (MEPC. 1/Circ. 679).
- 16) Henviser til the *Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL* (resolution MEPC. 312(74)).
- 17) Henviser til the *2014 Guidelines on the approved method process* (resolution MEPC. 243(66)).
- 18) Henviser til the *2014 Guidelines in respect of the information to be submitted by an Administration to the Organization covering the certification of an approved method as required under regulation 13.7.1 of MARPOL Annex VI* (resolution MEPC. 242(66)).
- 19) The cost of an approved method shall not exceed 375 Special Drawing Rights/metric tonne NOx calculated in accordance with the cost-effectiveness (Ce) formula below:  

$$Ce = \text{Cost of approved method} * 106 \text{Power (KW)} * 0.768 * 6.000 \text{ (hours/year)} * 5 \text{ (years)} * \Delta \text{NOx (g/kWh)}$$
 Henviser til the *Definitions for the cost-effectiveness formula in regulation 13.7.5 of the revised MARPOL Annex VI* (MEPC. 1/Circ. 678).
- 20) Henviser til the *2020 Guidelines for monitoring the worldwide average sulphur content of fuel oils supplied for use on board ships* (resolution MEPC. 326(75)).
- 21) Henviser til the *Guidelines for the use of electronic record books under MARPOL* (resolution MEPC. 312(74)).
- 22) Henviser til the *2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships* (MEPC. 1/Circ. 864/Rev. 1).
- 23) Henviser til the *2020 Guidelines for on board sampling of fuel oil intended to be used or carried for use on board a ship* (MEPC. 1/Circ. 889).
- 24) Henviser til the *2019 Guidelines for on board sampling for the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships* (MEPC. 1/Circ. 864/Rev. 1).
- 25) Henviser til the *Notification to the Organization on ports or terminals where volatile organic compounds (VOCs) emissions are to be regulated* (MEPC. 1/Circ. 509).
- 26) Henviser til the *Standards for vapour emission control systems* (MSC/Circ. 585).
- 27) Henviser til Refer to the *Standards for vapour emission control systems* (MSC/Circ. 585).
- 28) Henviser til the *Guidelines for the development of a VOC management plan* (resolution MEPC. 185(59)). Refer also to the *Technical information on systems and operation to assist development of VOC management plans* (MEPC. 1/Circ. 680), and the *Technical information on a vapour pressure control system in order to facilitate the development and the update of VOC management plans* (MEPC. 1/Circ. 719).
- 29) Henviser til the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk.
- 30) Henviser til Type Approval Certificates issued in accordance with the *Revised guidelines for the implementation of Annex V of MARPOL* (resolution MEPC. 59(33), as amended by resolution MEPC. 92(45)), or *Standard specification for shipboard incinerators* (resolution MEPC. 76(40), as amended by resolution MEPC. 93(45)), or the *2012 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V* (resolution MEPC. 219(63), as amended by resolution MEPC. 239(65)), or the *2014 Standard specification for shipboard incinerators* (resolution MEPC 244(66)), or the *2017 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V* (resolution MEPC. 295(71)).
- 31) Henviser til the *2014 Standard specification for shipboard incinerators* (resolution MEPC. 244(66)), or *Standard specification for shipboard incinerators* (resolution MEPC. 76(40), as amended by resolution MEPC. 93(45)), and *Type approval of shipboard incinerators* (MEPC. 1/Circ. 793).
- 32) Henviser til the *2012 Guidelines for the development of a regional reception facilities plan* (resolution MEPC. 221(63)).
- 33) Henviser til the *2011 Guidelines for reception facilities under MARPOL Annex VI* (resolution MEPC. 199(62)).
- 34) Henviser til *2009 Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with the revised MARPOL Annex VI* (resolution MEPC. 182(59)).
- 35) *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships* (resolution MEPC. 304(72)).
- 36) Henviser til the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC. 237(65), as may be amended by the Organization.
- 37) Henviser til the *2018 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships* (resolution MEPC. 308(73), as amended by resolutions MEPC. 322(74) and MEPC. 332(76)).
- 38) Henviser til the *2018 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships* (resolution MEPC. 308(73), as amended by resolutions MEPC. 322(74) and MEPC. 332(76)).
- 39) Henviser til the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC. 237(65), as may be amended by the Organization.
- 40) henviser til *2021 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)* (resolution MEPC. 333(76)).
- 41) Henviser til the *2013 Interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions* (resolution MEPC. 232(65), as amended by resolutions MEPC. 255(67) and MEPC. 262(68)); consolidated text: MEPC. 1/Circ. 850/Rev. 2, and the *Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions* (MEPC. 1/Circ. 850/Rev. 3).

- 42) Henviser til the *2016 Guidelines for the development of a ship energy efficiency management plan (SEEMP)* (resolution MEPC. 282(70)).
- 43) Henviser til the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC. 237(65), as may be amended by the Organization.
- 44) Henviser til the *2016 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP Guidelines)* (resolution MEPC. 282(70)).
- 45) Henviser til the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC. 237(65), as may be amended by the Organization.
- 46) Henviser til the Code for Recognized Organizations (RO Code), as adopted by the Organization by resolution MEPC. 237(65), as may be amended by the Organization.
- 47) Henviser til the *2017 Guidelines for Administration verification of ship fuel oil consumption data* (resolution MEPC. 292(71)).
- 48) The annual reduction factor is specific to each category of ship. This factor is defined to increase progressively to meet the objectives of the *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships* (resolution MEPC. 304(72)).
- 49) Henviser til *Promotion of technical cooperation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships* (resolution MEPC. 229(65)), and the *Model agreement between governments on technological cooperation for the implementation of the regulations in chapter 4 of MARPOL Annex VI* (MEPC. 1/Circ. 861).
- 50) Henviser til the *Framework and procedures for the IMO Member State Audit Scheme* (resolution A. 1067(28)).
- 51) Henviser til the *Framework and procedures for the IMO Member State Audit Scheme* (resolution A. 1067(28)).
- 52) Henviser til the *Framework and procedures for the IMO Member State Audit Scheme* (resolution A. 1067(28)).
- 53) Henviser til the *Framework and procedures for the IMO Member State Audit Scheme* (resolution A. 1067(28)).
- 54) Brændselsolie skal testes i overensstemmelse med ISO 3675:1998 eller ISO 12185:1996.
- 55) Brændselsolie skal testes i overensstemmelse med ISO 8754:2003.