



Senere ændringer til forskriften



[Se detaljeret overblik](#)



[FSK nr 10032 af 28/11/1995](#)

Lovgivning forskriften vedrører



[Se detaljeret overblik](#)



[LBK nr 400 af 18/06/1993](#)

Ændrer i/ophæver



[Se detaljeret overblik](#)



[FSK nr 10054 af 15/07/1993](#)

Yderligere dokumenter



Beretninger fra ombudsmanden, der anvender denne retsforskrift



HISTORISK

## Redaktionel note

(\* 18) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed findes ved følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives 'meddelelser b'

(\* 17) TFSK 10054 af 19930715 udgår. Selvom forskriften overføres til historisk base gælder de konstruktionsmæssige krav fortsat for eksisterende skibe, medmindre andet bestemmes i denne forskrift.

(\* 16) Bkg. i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B.

FSK nr 10033 af 19/09/1994

Erhvervsministeriet

[Yderligere oplysninger >](#)

# Teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v. Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B. Kapitel B XIII (1). Forebyggelse af olieforurening fra skibe, 3. januar 1994 (\* 16) (\* 17) (\* 18)

(Meddelelser B)

## KAPITEL XIII

### *Forebyggelse af olieforurening fra skibe*

Afsnit I	Almindelige bestemmelser	Side
Regel 1	Definitioner	
Regel 2	Anvendelse	
Regel 3	Ækvivalens	
Regel 4	Syn	
Regel 5	Udstedelse af certifikat	
Regel 6	Udstedelse af certifikat af en anden regering	
Regel 7	Certifikatets udformning	
Regel 8	Certifikatets gyldighedsperiode	

**Afsnit II Bestemmelser om kontrol med forurening, der hidhører fra driften af skibe**

- Regel 9 Kontrol med udtømning af olie
- Regel 10 Metoder til forebyggelse af olieforurening  
fra skibe, som befinder sig i særlige havområder
- Regel 11 Undtagelsesbestemmelser
- Regel 12 Modtageanlæg
- Regel 13 Olie-tankskibe med separate ballasttanke,  
tanke forbeholdt ren ballast og tankrensning  
med råolie
- Regel 13A Krav til olie-tankskibe med tanke for ren ballast
- Regel 13B Krav til tankrensning med råolie
- Regel 13C Eksisterende tankskibe i særlige farter
- Regel 13D Eksisterende olie-tankskibe med specielle  
ballastarrangementer
- Regel 13E Beskyttende placering af separate ballasttanke
- Regel 13F Forebyggelse af olieforurening i tilfælde af kollision  
eller grundstødning (nye skibe)
- Regel 13G Forebyggelse af olieforurening i tilfælde af kollision  
eller grundstødning (eksisterende skibe)
- Regel 14 Adskillelse af olie og vandballast samt transport af olie  
i forpeaktanke
- Regel 15 Opbevaring af olie om bord
- Regel 16 System til registrering og kontrol af olieudtømning samt  
udstyr til adskillelse af olie og vand
- Regel 17 Tanke til olierester (slam)

- Regel 18 Pumper-, rør- og udtømmningssystemer i olietankskibe
- Regel 19 Standardkobling
- Regel 20 Oliejournal
- Regel 21 Særlige bestemmelser for boreplatforme og andre platforme

Afsnit III Krav om begrænsning af olieforurening fra olietankskib

på grund af skader på side eller bund

- Regel 22 Havariantagelser
- Regel 23 Hypotetisk udstrømning af olie
- Regel 24 Begrænsning af størrelsen af lasttanke og disses  
arrangement
- Regel 25 Vandtæt inddeling og stabilitet
- Regel 26 Skibsberedskabsplan ved olieforurening

**Kapitel B XIII (1) Teknisk forskrift for**

3. januar 1994 skibes bygning og udstyr m.v.

## KAPITEL XIII

*Forebyggelse af olieforurening fra skibe*

**Afsnit I Almindelige bestemmelser** Side

Regel 1 Definitioner

Regel 2 Anvendelse

Regel 3 Ækvivalens

Regel 4 Syn

Regel 5 Udstedelse af certifikat

Regel 6 Udstedelse af certifikat af en anden regering

Regel 7 Certifikatets udformning

Regel 8 Certifikatets gyldighedsperiode

**Afsnit II Bestemmelser om kontrol med forurening, der hidhører fra driften af skibe**

Regel 9 Kontrol med udtømning af olie

Regel 10 Metoder til forebyggelse af olieforurening fra skibe, som befinder i særlige havområder

Regel 11 Undtagelsesbestemmelser

Regel 12 Modtageanlæg

Regel 13 Olietankskibe med separate ballasttanke, tanke forbeholdt ren ballast og tankrensning med råolie

Regel 13A Krav til olietankskibe med tanke for ren ballast

Regel 13B Krav til tankrensning med råolie

Regel 13C Eksisterende tankskibe i særlige farter

Regel 13D Eksisterende olietankskibe med specielle ballastarrangementer

Regel 13E Beskyttende placering af separate ballasttanke

Regel 13F Forebyggelse af olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning (nye skibe)

Regel 13G Forebyggelse af olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning (eksisterende skibe)

Regel 14 Adskillelse af olie og vandballast samt transport af olie i forpeaktanke

Regel 15 Opbevaring af olie om bord

Regel 16 System til registrering og kontrol af olieudtømning samt udstyr til adskillelse af olie og vand

Regel 17 Tanke til olierester (slam)

Regel 18 Pumper-, rør- og udtømmningssystemer i olietankskibe

Regel 19 Standardkobling

Regel 20 Oliejournal

Regel 21 Særlige bestemmelser for boreplatforme og andre platforme

## **Indledning**

Bestemmelserne i kapitel XIII er udformet på baggrund af bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe - 1973 MARPOL-konventionen - med de ændringer og tilføjelser, som er indeholdt i 1978-protokollen til MARPOL 73 (MARPOL 73/78), resolution MEPC 14 (20), resolutionerne MEPC 47 (31) og MEPC 48 (31) som trådte i kraft internationalt den 4. april 1993, resolutionerne MEPC 51 (32) og MEPC 52 (32), som trådte i kraft internationalt den 6. juli 1993 samt resolution MEPC, 39 (29).

Ændringerne, som trådte i kraft i 1993 samt de ændringer som træder i kraft i 94, er angivet med en streg i margenen.

Uanset at konventionens regler i Danmark administreres og dermed sættes i kraft af forskellige myndigheder, har man bl.a. efter ønske fra skibsfartserhvervet, optrykt konventionens regler som en helhed. Der er derfor ud for hver regel markeret hvilken myndighed, der administrerer den pågældende regel.

De regler, som er markeret med et S i margenen, administreres af Søfartsstyrelsen. Reglerne markeret med et M i margenen administreres af Miljøstyrelsen. De her omhandlede regler træder i kraft ved de pågældende myndigheders ikraftsættelse af de relevante bekendtgørelser.

**Opmærksomheden henledes på, at dette kapitel gælder for alle skibe herunder lastskibe under 500 bruttotons, passagerskibe i indenrigsfart samt fiskeskibe.**

Til opfyldelse af reglerne i MARPOL 73/78 har Søfartsstyrelsen og Miljøministeriet udstedt bekendtgørelser således:

*Søfartsstyrelsen:*

Bekendtgørelse nr. 463 af 29. juli 1988 om syn og certifikater.

*Miljøministeriet:*

Bekendtgørelse om ikrafttræden af visse bestemmelser i lov om beskyttelse af havmiljøet, nr. 523 af 3. december 1980.

Bekendtgørelse om udtømning af olie fra maskinrummets rendestene på skibe i et særligt havområde, nr. 535 af 21. juni 1992.

Bekendtgørelse om anvendelse af kontrolsystemer til forebyggelse af olieforurening fra fiskeskibe, nr. 427 af 7. september 1983.

Bekendtgørelse om modtageordninger for rester af blandinger af olie, kloakspildevand samt affald i danske havne, nr. 429 af 7. september 1983.

Bekendtgørelse om indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmi ljøet, nr. 311 af 12. juni 1981.

### **Kapitel B XIII (1) Teknisk forskrift for**

**3. januar 1994 skibes bygning og udstyr m.v.**

## **KAPITEL XIII**

### *Forebyggelse af olieforurening fra skibe*

Afsnit I	Almindelige bestemmelser	Side
Regel 1	Definitioner	
Regel 2	Anvendelse	
Regel 3	Ækvivalens	
Regel 4	Syn	
Regel 5	Udstedelse af certifikat	
Regel 6	Udstedelse af certifikat af en anden regering	
Regel 7	Certifikatets udformning	
Regel 8	Certifikatets gyldighedsperiode	

**Afsnit II Bestemmelser om kontrol med forurening, der hidhører fra driften af skibe**

- Regel 9 Kontrol med udtømning af olie
- Regel 10 Metoder til forebyggelse af olieforurening fra skibe, som befinder i særlige havområder
- Regel 11 Undtagelsesbestemmelser
- Regel 12 Modtageanlæg
- Regel 13 Olietankskibe med separate ballasttanke, tanke forbeholdt ren ballast og tankrensning med råolie
- Regel 13A Krav til olietankskibe med tanke for ren ballast
- Regel 13B Krav til tankrensning med råolie
- Regel 13C Eksisterende tankskibe i særlige farter
- Regel 13D Eksisterende olietankskibe med specielle ballastarrangementer
- Regel 13E Beskyttende placering af separate ballasttanke
- Regel 13F Forebyggelse af olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning (nye skibe)
- Regel 13G Forebyggelse af olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning (eksisterende skibe)
- Regel 14 Adskillelse af olie og vandballast samt transport af olie i forpeaktanke
- Regel 15 Opbevaring af olie om bord
- Regel 16 System til registrering og kontrol af olieudtømning samt udstyr til adskillelse af olie og vand
- Regel 17 Tanke til olierester (slam)
- Regel 18 Pumper-, rør- og udtømningssystemer i olietankskibe

Regel 19	Standardkobling
Regel 20	Oliejournal
Regel 21	Særlige bestemmelser for boreplatforme og andre platforme

## KAPITEL XIII

### *Forebyggelse af olieforurening fra skibe*

#### Afsnit I Almindelige bestemmelser

##### Regel 1 Definitioner

I dette kapitel betyder:

1 »Olie« - enhver form for mineralolie, herunder råolie, brændselolie, olieslam, olieaffald og raffinerede produkter (undtagen petrokemikalier, som er omfattet af bestemmelserne i bilag II i MARPOL-konventionen), og definitionen omfatter endvidere de stoffer, der er anført i tillæg I, uden at dette skal forstås som en indskrænkning af denne definitions omfang.

2 »Olieholdig blanding« - en blanding, som indeholder olie.

3 »Brændselolie« - enhver slags olie, der bruges som brændstof til fremdrivnings- og hjælpemaskineriet i det skib, som fører sådan olie.

4 »Olietankskib« - et skib bygget eller indrettet til primært at føre olie i bulk i lastrummene, herunder »combination carriers« og et hvilket som helst kemikalieskib som defineret i bilag II i MARPOL-konventionen, når det fører en ladning eller en partladning olie i bulk.

5 »Combination carrier« - et skib bygget til at føre enten olie eller faste ladninger i bulk.

6 »Nyt skib« - jf. dog pkt. 26 nedenfor.

- a) et skib, for hvilket byggekontrakt er oprettet efter den 31. december 1975, eller,
- b) såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et skib, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, efter den 30. juni 1976, eller
- c) et skib, som er afleveret efter den 31. december 1979, eller
- d) et skib, som har undergået en større ombygning:
  - 1) for hvilken der blev oprettet kontrakt efter den 31. december 1975, eller
  - 2) såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes efter den 30. juni 1976, eller
  - 3) som blev afsluttet efter den 31. december 1979.

7 »Eksisterende skib« - et skib, som ikke er et nyt skib.

8 a) »Større ombygning« - en ombygning af et eksisterende skib, som

- 1) i væsentlig omfang ændrer skibets dimensioner eller lasteevne, 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 pågældende bestemmelser i dette kapitel, der ikke finder anvendelse på det som eksisterende skib.
- b) Uanset bestemmelserne i dette stykkes pkt. a) anses en ombygning af et eksisterende olietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover, som foretages for at opfylde kravene i regel 13, ikke for at være en større ombygning i dette kapitels forstand.
- c) Uanset bestemmelserne i dette stykkes punkt a) anses en ombygning af et eksisterende olietankskib, som foretages for at opfylde kravene i regel 13F eller 13G, ikke for at være en større ombygning i dette kapitels forstand.



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

derfra til punktet 10 grader 00' sydlig bredde, 142 grader 00' østlig

længde

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

længde

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

længde

derfra til punktet 13 grader 00' sydlig bredde, 144 grader 00' østlig

længde

derfra til punktet 15 grader 00' sydlig bredde, 146 grader 00' østlig

længde

derfra til punktet 18 grader 00' sydlig bredde, 147 grader 00' østlig

længde

derfra til punktet 21 grader 00' sydlig bredde, 153 grader 00' østlig

længde

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

længde på den australske kyst.

10 »Særligt område« - et havområde, hvor det under hensyn til områdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik af anerkendte tekniske årsager er nødvendigt at indføre særlige obligatoriske metoder til forhindring af olieforurening af havet. Særlige områder omfatter dem, der er anført i regel 10.

11 »Øjeblikkelig udtømningshastighed af olieindhold« - udtømningshastigheden af olie i liter pr. time i et givet øjeblik divideret med skibets fart i knob i samme øjeblik.

12 »Tank« - et lukket rum, som er dannet ved skibets faste konstruktion, og som er indrettet til at føre væsker i bulk.

13 »Sidetank« - enhver tank, der støder op til skibets sideklædning.

14 »Centertank« - enhver tank inden for et langskibs skod.

15 »Sloptank« - en tank specielt konstrueret til opsamling af tankslam, tankskyllevand og andre olieholdige blandinger.

16 »Ren ballast« - ballast i en tank, som, siden olie sidst førtes i den, er blevet rensat, således at udløb derfra ikke ville frembringe synlige spor af olie på havoverfladen eller på tilstødende kystlinier eller frembringe slam eller emulsion under havoverfladen eller på tilstødende kystlinier, hvis det blev udtømt fra et stilleliggende skib i ren og rolig sø på en klar dag. Hvis ballasten udtømmes gennem et system til overvågning og kontrol og udtømming af olie godkendt af administrationen, og det godtgøres, at systemet virker således, at udløbets olieindhold ikke er større end 15 ppm, skal ballasten anses for ren, uanset om der er synlige spor.

17 »Separat ballast« - ballastvand, som er tilført en tank, som er fuldstændig adskilt fra lastolie- og brændselsoliesystemet, og som permanent anvendes til føring af ballast, eller til føring af ballast eller ladninger, som ikke består af olie eller skadelige stoffer som defineret forskellige steder i MARPOL-konventionens bilag.

18 »Længde« (L) - 96% af den totale længde målt på en vandlinie, som ligger 85% på den mindste dybde (moulded) over kølens overkant, eller længden fra forstævnets forkant til rorstammens midte på nævnte vandlinie, på hvilken længden måles, være parallel med konstruktionsvandlinien. Længden (L) måles i meter.

19 »Forreste og agterste perpendicularer« skal gå gennem yderpunkterne for og agter af længden (L). Den forreste perpendicular skal gå gennem skæringspunktet mellem forkanten af stævnen og den vandlinie, på hvilken længden er taget.

20 »Midtskibs« - er midten af længden (L).

21 »Bredde« (B) - skibets største bredde midtskibs til spanternes yderkant (moulded line of the frame) 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.

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

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

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

25 »Rumfang« og »Flademål« - i et skib skal i alle tilfælde beregnes til yderkant af spanter (moulded lines).

26 Uanset bestemmelserne i stk. 6 forstås ved begrebet »nyt olietankskib« i reglerne 13, 13B, 13E og 18, stk. 4, i dette kapitel et olietankskib:

- a) for hvilket byggekontrakt er oprettet efter den 1. juni 1979, eller,
- b) såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et skib, hvis køl er lagt eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium efter den 1. januar 1980, eller
- c) et skib, som er afleveret efter den 1. juni 1982, eller
- d) et skib, som har undergået større ombygning
- 1) for hvilken der er oprettet kontrakt efter den 1. juni 1979, eller
- 2) såfremt byggekontrakt ikke foreligger, hvis udførelse påbegyndtes efter den 1. januar 1980, eller
- 3) som blev afsluttet efter den 1. juni 1982.

Undtaget herfra er olietankskibe på 70.000 tons dødvægt og derover.

For sådanne skibe gælder definitionen i stk. 6 for bestemmelsen i regel 13, stk. 1.

27 Uanset bestemmelserne i stk. 7 forstås ved begrebet »eksisterende tankskib« i reglerne 13, 13 A-D og 18, stk. 5 og stk. 6, pkt. c, i dette kapitel et tankskib, som ikke er »nyt« i henhold til definitionen i stk. 26.

28 »Råolie« - enhver flydende kulbrinteblending, der forekommer naturligt i jorden, hvadenten den er behandlet for at gøre det egnet til transport eller ej, og omfatter:

- a) råolie, hvorfra visse destillater kan være fjernet, og
- b) råolie, hvortil visse destillater kan være føjet.

29 »Råolietankskib« - et olietankskib, som er beskæftiget med transport af råolie.

30 »Produkttankskib« - et olietankskib, som er beskæftiget med transport af anden olie end råolie.

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

## S Regel 2 Anvendelse

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

2 I alle andre skibe end olietankskibe udstyret med lastrum, som er konstrueret til og benyttes til transport af olie i bulk med en samlet kapacitet af 200 (m<sup>3</sup>) eller derover, gælder bestemmelserne i reglerne 9, 10, 14, 15, stk. 1 til 3, 18, 20 og 24, stk. 4, for olietankskibe ligeledes 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 15, stk. 4, gælde i stedet for regel

15, stk. 1, 2 og 3.

3 I tilfælde, hvor en ladning, som er omfattet af bestemmelserne i MARPOL-konventionens bilag II, føres i et lastrum i et olietankskib, finder de pågældende bestemmelser i dette kapitel anvendelse.

4 a) Ethvert hydrofoil- eller luftpudefartøj samt andre typer fartøjer (near surface-fartøjer, undervandsfartøjer osv.), hvis konstruktionsmæssige forhold er således, at de gør anvendelsen af bestemmelserne i afsnit II og III angående konstruktion og udstyr urimelig eller upraktisk, kan af administrationen undtages fra sådanne bestemmelser, forudsat at det pågældende skibs konstruktion og udstyr giver tilsvarende beskyttelse mod olieforurening under hensyntagen til den fart skibet er bestemt til.

- b) Detaljerede oplysninger om enhver sådan undtagelse meddelt af administrationen skal anføres i det certifikat, som er omtalt i regel 5.
- c) Den administration, som meddeler enhver sådan undtagelse, skal så hurtigt som muligt, og ikke senere end halvfems dage efter, tilstille organisationen oplysninger om den samt grunden dertil, hvilket organisationen skal meddele konventionens parter til orientering og eventuel videre foranstaltning.

### S Regel 3 Ækvivalens

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

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

### S Regel 4 Syn

1 Ethvert olietankskib på 150 bruttotons og derover og ethvert andet skib på 400 bruttotons og derover skal underkastes nedenfor anførte syn:

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

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

- b) Periodiske syn med mellemrum fastsat af administrationen, men ikke overstigende 5 år, undtagen hvor regel 8, stk. 2, 5, 6 eller 7 finder anvendelse. Det periodiske syn skal sikre, at konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder forskrifterne i dette kapitel.
- c) Et mellemliggende syn inden for 3 måneder før eller efter 2-årsdagen eller inden for 3 måneder før eller efter 3-årsdagen for certifikatets udstedelse. Synet skal foretages samtidigt med et af de årlige syn, som der er specificeret i stk. 1, punkt d) i denne regel. Synet skal sikre, at udstyret og de dermed forbundne pumpe- og rørsystemer, herunder systemer til registrering og kontrol af olieudtømning, systemer til tankrensning med råolie og udstyr til separation af olieholdigt vand og oliefiltreringsanlæg, fuldstændig opfylder de pågældende forskrifter i dette kapitel og er i god driftsmæssig stand. Hvor kun et sådant mellemliggende syn foretages i løbet af ethvert certifikats gyldighedsperiode, skal det afholdes tidligst seks måneder før og senest seks måneder efter den midterste dato i certifikatets gyldighedsperiode. Det i henhold til regel 5 udstedte certifikat skal forsynes med påtegning om sådanne mellemliggende syn.
- d) Et årligt syn inden for 3 måneder før eller efter 1-årsdagen for certifikatets udstedelse, som omfatter et generelt syn af konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer, som der er henvist til i stk. 1, punkt a) i denne regel for at sikre, at det er blevet vedligeholdt i henhold til stk. 4 i denne regel og at det vedlbiver med at være tilfredsstillende for den fart skibet er beregnet til. Certifikatet skal påtegnes om sådanne årlige syn i henhold til regel 5 og 6.
- e) Yderligere syn skal afholdes enten generelt eller delvist efter en reparation som følge af de undersøgelser, der er foreskrevet i stk. 4 i denne regel, eller når vigtige reparationer eller fornyelser foretages. Synet skal udføres således, at det sikres at de nødvendige reparationer eller fornyelser er blevet udført effektivt, at materialer og den håndværksmæssige udførelse af sådanne reparationer og fornyelser under alle forhold er tilfredsstillende og at skibet under alle forhold opfylder bestemmelserne i dette kapitel.

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

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

- b) En administration, som udpeger tilsynsførende eller anerkender organisationer til at foretage syn og eftersyn som anført i pkt. a) og b), skal mindst bemyndige enhver udpeget tilsynsførende eller anerkendt organisation til:
  - 1) at kræve reparationer udført og
  - 2) at foretage syn og kontrol, hvis rette myndighed i en havnestat har anmodet herom.

Administrationen underretter organisationen om de konkrete opgaver og de beføjelser, som er delegeret til de udpegede tilsynsførende eller organisationer. Oplysninger skal videresendes til parterne i konventionen til underretning for deres embedsmænd.

- d) Når en udpeget tilsynsførende eller anerkendt organisation konstaterer, at et skibs eller dets udstyrs stand ikke i alt væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet, eller gør skibet uegnet til videre sejlads uden at frembyde en urimelig trussel om skade på havmiljøet, skal den tilsynsførende eller organisationen straks sørge for, at der træffes foranstaltninger til at afhjælpe forholdet, og til sin tid underrette administrationen. Hvis forholdet ikke afhjælpes, bør certifikatet inddrages, og administrationen skal straks underrettes. Hvis skibet befinder sig i et andet konventionsland, skal vedkommende myndighed i havnestaten også underrettes straks. Når en af administrationens embedsmænd, en udpeget tilsynsførende eller anerkendt organisation har underrettet vedkommende myndighed i havnestaten, skal den pågældende havnestats regering yde vedkommende embedsmand, tilsynsførende eller organisation enhver nødvendig hjælp til at udføre deres pligter i henhold til denne paragraf. Hvor det er hensigtsmæssigt, træffer vedkommende havnestats regering de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at skibet ikke afsejler, før det kan gå til søs eller forlade havnen med det formål at sejle til nærmeste egnede reparationsværft, der er ledigt, uden at frembyde en urimelig trussel om skade på havmiljøet.
- e) I hvert tilfælde garanterer den pågældende administration helt for fuldstændigheden og effektiviteten af syn og inspektion og forpligter sig til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at opfylde denne forpligtelse.

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

- b) Efter at et syn af et skib i henhold til stk. 1 er blevet afsluttet, må der ikke uden administrationens godkendelse foretages nogen ændring i konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordning eller materialer, som omfattes af synet, bortset fra direkte udskiftning af sådant udstyr og tilbehør.
- c) Når som helst der tilstøder et skib en ulykke, eller der opdages en defekt, der i væsentlig grad berører skibets sikre stand eller fuldstændigheden eller effektiviteten af det af dets udstyr, som er omfattet af dette kapitel, skal skibets fører eller reder ved først givne lejlighed afgive indberetning herom til den administration, anerkendte organisation eller udpegede tilsynsførende, som er ansvarlig for udstedelsen af det pågældende certifikat, og som skal foranledige undersøgelser iværksat til konstatering af, om det er nødvendigt at foretage et syn som foreskrevet i stk. 1. Hvis skibet befinder sig i et andet konventionsland, skal føreren eller rederen tillige straks afgive beretning til vedkommende myndighed i havnestaten, og den udpegede tilsynsførende eller anerkendte organisation skal forvise sig om, at en sådan indberetning er indgivet.

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

1 Efter at der har været afholdt syn i overensstemmelse med regel 4, skal der udstedes et internationalt certifikat, om forebyggelse af olieforurening til ethvert olietankskib på 150 bruttotons og derover samt til ethvert andet skib på 400 bruttotons og derover, som går i fart til havne eller offshore-terminaler under andre konventionslandes jurisdiktion. For eksisterende skibe gælder dette krav for tolv måneder efter, at konventionen træder i kraft.

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

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

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

1 Et konventionslands regering kan efter anmodning fra administrationen lade afholde syn på et skib og, hvis den finder det godtgjort, at bestemmelserne i dette kapitel er overholdt, skal den udstede eller give bemyndigelse til udstedelse af et internationalt certifikat om forebyggelse af olieforurening til skibet i overensstemmelse med dette kapitel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) den årlige synsdato på certifikatet ændres ved påtegningen til en dato, som ikke må være mere end 3 måneder senere end den dato på hvilken synet blev afholdt.
- b) de efterfølgende årlige- og mellemliggende syn, som er krævet i henhold til regel 4 i dette kapitel, skal afholdes med mellemrum, som anført i denne regel ved at anvende den nye årlige synsdato.

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

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

- a) Hvis de foreskrevne syn ikke er afholdt inden for de perioder, som er anført i regel 4, stk. 1 i dette kapitel.
- b) Hvis certifikatet ikke er påtegnet i henhold til regel 4, stk. 1, punkt c) og d) i dette kapitel.
- c) Når et skib overføres til et andet lands flag, må et nyt certifikat kun udstedes, når regeringen, der udsteder det nye certifikat, finder det godtgjort, at skibet fuldt ud opfylder kravene i regel 4, stk. 4, pkt. a) og b). Når det drejer sig om en overførsel mellem konventionslande, skal den regering, hvis flag skibet tidligere var berettiget til at føre, såfremt anmodning fremsættes inden tre måneder, efter at overførslen har fundet sted, hurtigst muligt tilstille den nye administration en kopi af det certifikat, som skibet havde inden overførslen, og hvis den er til rådighed, en kopi af den pågældende synsrapport.

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

### M Regel 9 Kontrol med udtømning af olie

1 Med forbehold af bestemmelserne i reglerne 10 og 11 og stk. 2 i denne regel er enhver udtømning i søen af olie eller olieholdige blandinger fra skibe, som omfattes af dette kapitel, forbudt, medmindre følgende betingelser alle er overholdt:(\*)

- a) for så vidt angår udtømning fra olietankskibe, bortset fra bestemmelsen i stk. 1, pkt. b):
  - 1) at tankskibet ikke befinder sig inden for et særligt havområde,
  - 2) at tankskibet befinder sig mere end 50 sømil fra nærmeste kyst,
  - 3) at tankskibet gør fart gennem vandet,
  - 4) at den øjeblikkelige udtømningshastighed af olieindhold ikke overstiger 30 liter pr. sømil,
  - 5) at den samlede mængde olie, der udtømmes i søen, for eksisterende tankskibe ikke overstiger 1/15000 af den samlede mængde af den særlige last, hvoraf olieresten udgjorde en del, og for nye tankskibe 1/30000 af den samlede mængde af den særlige last, hvoraf olieresten udgjorde en del, og
  - 6) at tankskibet anvender et system til overvågning og kontrol af olieudtømning samt et sloptankarrangement som foreskrevet i regel 15.
- b) for så vidt angår udtømning fra skibe på 400 bruttotons og derover, bortset fra olietankskibe, og fra maskinrumsrendestene, bortset fra lastpumperumsrendestene i et olietankskib, medmindre det indeholder olieholdige ladningsrester:
  - 1) at skibet ikke befinder sig inden for et særligt havområde,
  - 2) at skibet er på vej til et forudbestemt sted,
  - 3) at olieindholdet i udløbet, uden at blive fortyndet, ikke overstiger 15 ppm, og
  - 4) at skibet anvender det udstyr, som er foreskrevet i regel 16.
- (\*) Dette gælder ikke for dansk søterritorium, hvor enhver form for olieudtømning er forbudt, jf. § 9 i lov nr. 130 af 9. april 1980 om beskyttelse af havmiljøet.

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

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

4 Bestemmelserne i stk. 1 finder ikke anvendelse på udtømning af ren eller adskilt ballast eller ubehandlede olieholdige blandinger, som uden fortynding har et olieindhold der ikke overstiger 15 ppm og som ikke stammer fra lastpumperum og som heller ikke indeholder olierester fra lasttankene.

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

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

7 Hvis et skib, som der er henvist til i regel 16(6), ikke er forsynet med det udstyr, som er foreskrevet i regel 16(1) eller 16(2), er stk. 1(b) i denne regel ikke gældende før 6. juli 1998 eller den dato skibet er forsynet med udstyret, hvilken dato der end er tidligst. Indtil denne dato er enhver udledning af olie eller olieholdige blandinger ikke tilladt fra et sådant skib undtagen, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:

- a) at den olieholdige blanding ikke stammer fra rendestenene i pumperummet,
- b) at den olieholdige blanding ikke indeholder olierester fra lasttankene,
- c) at skibet ikke befinder sig inden for et særligt havområde,
- d) at skibet befinder sig mere end 12 sømil fra nærmeste kyst,
- e) at skibet er undervejs til et forudbestemt bestemmelsessted,
- f) at olieindholdet i udløbet er mindre end 100 ppm, og
- g) at skibet anvender olie/vandseparatorudstyr af en konstruktion, som er godkendt af administrationen under behørig hensyntagen til de specifikationer, som er anbefalet af organisationen.(\*)
- \*) Der henvises til »Recommandation on International Performance and Test Specifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters«, som er godkendt af organisationen ved Resolution A.393(X).

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

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

- a) Ved Middelhavsområdet forstås det egentlige Middelhav med de dertil hørende havbugter og have, således at grænsen mellem Middelhavet og Sortehavet udgøres af den 41. nordlige breddegrad og grænsen mod vest af Gibraltarstrædet ved meridianen 5 grader 36' V.
- b) Ved Østersøområdet forstås den egentlige Østersø med Den Botniske Bugt, Den finske Bugt og indsejlingen til Østersøen afgrænset i Skagerak af Skagens breddegrad ved 57 grader 44,8' nordlig bredde.
- c) Ved Sortehavet forstås det egentlige Sortehav, således at den 41. nordlige breddegrad udgør grænsen mellem Middelhavet og Sortehavet.
- d) Ved Rødehavsområdet forstås det egentlige Rødehav med Suezgolfen og Aqaba, afgrænset mod syd af kompaslinien mellem Ras si Ane (12 grader 8,5' nordlig bredde, 43 grader 19,6' østlig længde) og Husn Murad (12 grader 0,4' nordlig bredde, 43 grader 30,2' østlig længde).
- e) Ved Golfområdet forstås havområdet nordvest for kompaslinien mellem Ras al Hadd (22 grader 30' nordlig bredde, 59 grader 48' østlig længde) og Ras al Fasteh (25 grader 0,4' nordlig bredde, 61 grader 25' østlig længde).
- f) Ved Adenbugten forstås havområdet mellem Rødehavet og Det Arabiske Hav, som er afgrænset mod vest af kompaslinien mellem Ras si Ane (12 grader 28,5' nordlig bredde, 43 grader 19,6' østlig længde) og Husn Murad (12 grader 40,4' nordlig bredde, 43 grader 30,2' østlig længde) og mod øst af kompaslinien mellem Ras Asir (11 grader 50' nordlig bredde, 51 grader 16,9' østlig længde) og Ras Fartak (15 grader 35' nordlig bredde, 52 grader 13,8' østlig længde).
- g) Ved det Antarktiske område forstås området syd for 60 grader sydlig bredde.

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

- b) Enhver udledning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra skibe, som er mindre end 400 bruttotons, bortset fra et olietankskib, er ikke tilladt, når skibet befinder sig isærlige havområder undtagen, når olieindholdet i udløbet, uden at være fortyndet, ikke overstiger 15 ppm.

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

- b) Bestemmelserne i stk. 2, pkt. a, gælder ikke for udledning af rensset rendestensvand fra maskinrum, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:
  - 1) Rendestensvandet må ikke stamme fra lastpumperum.
  - 2) Rendestensvandet må ikke indeholde olierester, der stammer fra lasten.
  - 3) Skibet skal gøre fart gennem vandet.
  - 4) Olieindholdet i udløbet må uden fortynding ikke overstige 15 ppm.
  - 5) Skibet anvender et filtersystem, som opfylder bestemmelserne i regel 16, stk. 5.
  - 6) Filtersystemet skal være forsynet med en stopanordning, der automatisk standser udledningen, hvis olieindholdet i udløbet overstiger 15 ppm.

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

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

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

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

7 Modtageanlæg inden for de særlige havområder:

- a) Middelhavsområdet, Sortehavsområdet og Østersøområdet:
  - 1) Regeringen for hvert enkelt konventionsland, hvis kystlinie grænser op til et nærmere angivet særligt område, påtager sig at sørge for, at alle olielasteterminaler og reparationshavne inden for det særlige havområde ikke senere end 1. januar 1977 forsynes med anlæg, der er tilstrækkelige til modtagelse og behandling af al snavset ballast og tankskyllevand fra olietankskibe. Desuden skal alle havne inden for det særlige havområde forsynes med anlæg, der er tilstrækkelige til at modtage andre rester og olieholdige blandinger fra alle skibe. Sådanne anlæg skal have fornøden kapacitet til at dække behovet hos de skibe, der benytter dem, uden at forårsage unødigt forsinkelse.
  - 2) Ethvert konventionslands regering, under hvis jurisdiktion hører indsejlinger til vandveje med lav dybdekontur, der måtte gøre det nødvendigt at foretage en reduktion af dybgangen ved udtømningen af ballast, påtager sig at sørge for tilvejebringelse af de anlæg, som er omtalt i punkt a), nr. 1), men med det forbehold, at skibe, der er nødt til at udtømme spildevand eller snavset ballast kan blive udsat for nogen forsinkelse.
  - 3) I perioden mellem denne konventions ikrafttræden (såfremt dette sker tidligere end 1. januar 1977) og 1. januar 1977 skal skibe, medens de sejler i de særlige områder, overholde bestemmelserne i regel 9. Konventionslande, hvis kystlinie grænser op til nogen af de særlige områder, der omfattes af dette punkt, kan dog fastsætte en dato tidligere end 1. januar 1977, men efter datoen for denne konventions ikrafttræden, fra hvilken denne regel bestemmelser vedrørende de pågældende særlige områder skal træde i kraft:
    - 1) såfremt det fornødne modtageanlæg er blevet tilvejebragt inden den således fastsatte dato, og
    - 2) forudsat at de pågældende parter mindst seks måneder forinden underretter organisationen om den således fastsatte dato til orientering for andre konventionsparter.
  - 4) Efter 1. januar 1977, eller en eventuel tidligere dato fastsat i henhold til pkt. a), nr. 3), skal hvert konventionsland underrette organisationen om alle tilfælde, hvor anlæggene påstås at være utilstrækkelige, således, at den kan tilstille de pågældende konventionslandes regeringer meddelelse herom.
- b) Rødehavs- og Golfområderne:
  - 1) Regeringen for hvert enkelt konventionsland, hvis kystlinie grænser op til de særlige områder, påtager sig at sørge for, at alle olielasteterminaler og reparationshavne inden for disse særlige områder så hurtigt som muligt forsynes med anlæg, der er tilstrækkelige til modtagelse og behandling af alt snavset ballast- og tankskyllevand fra tankskibe. Desuden skal alle have inden for det særlige område forsynes med anlæg, der er tilstrækkelige til at modtage andre rester og olieholdige blandinger fra alle skibe. Sådanne anlæg skal have fornøden kapacitet til at dække behovet hos de skibe, der benytter dem, uden at forårsage unødigt forsinkelse.
  - 2) Ethvert konventionslands regering, under hvis jurisdiktion hører indsejlinger til vandveje med lav dybdekontur, der måtte gøre det nødvendigt at foretage en reduktion af dybgangen ved udtømning af ballast, skal påtage sig at sørge for tilvejebringelse af de anlæg, som er omtalt i pkt. b), nr. 1), men med det forbehold, at skibe, der er nødt til at udtømme spildevand eller snavset ballast, kan blive udsat for nogen forsinkelse.
  - 3) Hver af de pågældende parter skal underrette organisationen om de foranstaltninger, de har truffet i overensstemmelse med de bestemmelser, der er givet i pkt. b), nr. 1) og 2). Efter at have modtaget et tilstrækkeligt antal meddelelser skal organisationen fastsætte en dato, fra hvilken bestemmelserne i denne regel med hensyn til det pågældende område skal træde i kraft.

Organisationen skal mindst tolv måneder inden denne dato underrette alle parter om den således fastsatte dato.

- 4) I perioden mellem denne konventions ikrafttræden og den således fastsatte dato skal skibe under sejlads i det pågældende særlige område overholde bestemmelserne i regel 9.
- 5) Efter denne dato skal olietankskibe, der laster i havne i disse særlige områder, hvor sådanne anlæg endnu ikke er disponible, ligeledes fuldt ud, overholde denne regels bestemmelser. Olietankskibe, der går ind i disse særlige områder med det formål at laste, skal dog træffe alle foranstaltninger for at gå ind i området med ren ballast om bord.



- 6) Efter den dato, på hvilken bestemmelserne for det pågældende særlige område træder i kraft, skal hver konventionspart underrette organisationen om alle tilfælde, hvor anlæggene påstås at være utilstrækkelige, således at den kan tilstille de pågældende parter meddelelse herom.
- 7) I det mindste skal de modtageanlæg, der er foreskrevet i regel 12, være tilvejebragt inden 1. januar 1977 eller et år efter, at denne konvention træder i kraft, hvis dette sker senere.
- 8) Uanset bestemmelserne i stk. 7) finder følgende bestemmelser anvendelse i det Antarktiske område:
  - a) Hvert konventionslands regering, til hvis havne skibe er bestemt for at anløbe eller som kommer fra det Antarktiske område, er forpligtet til, så hurtigt som praktisk muligt, at sørge for at tilstrækkelige modtagefaciliteter er til stede til opbevaring af olieslam, snavset ballast, vand fra tankrensning og andre olierester og olieholdige blandinger fra alle skibe uden at forårsage unødigt forsinkelse for skibene og i overensstemmelse med det behov de skibe har, som skal anvende dem.
  - b) Hvert konventionslands regering skal sørge for, at alle skibe, som er registreret i det pågældende land, er udstyret med en tank eller tanke af tilstrækkelig kapacitet til opbevaring af alt olieslam, snavset ballast, vand fra tankrensning og andre olierester og olieholdige blandinger før og under sejlads i det Antarktiske område og som har indgået aftale om udtømning af sådanne olierester til et modtageanlæg inden området forlades.

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

Reglerne 9 og 10 finder ikke anvendelse på:

- a) udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger, som er nødvendig af hensyn til skibets sikkerhed eller for at redde menneskeliv på havet, eller
- b) udtømning i søen af olie eller olieholdige blandinger som følge af skade på et skib eller dets udstyr:
  - 1) under forudsætning af, at der efter skadens indtræden eller opdagelsen af udtømningen er blevet iagttaget alle rimelige forholdsregler med henblik på at undgå udtømningen eller begrænse den til det mindst mulige, og
  - 2) undtagen hvis rederiet eller føreren handlede enten i den hensigt at volde skade, eller skødesløst og med viden om, at der sandsynligvis ville opstå skade, eller
- c) udtømning i havet af olieholdige stoffer, når dette sker med administrationens godkendelse og med det formål at bekæmpe specifikke forureningshændelser og for at begrænse forureningsskaden mest muligt. En sådan udtømning skal godkendes af enhver regering inden for hvis jurisdiktion udtømningen påtænkes foretaget.

#### **M Regel 12 Modtageanlæg**

1 Med forbehold af bestemmelserne i regel 10 forpligter hvert konventionslands regering sig til at sørge for, at der ved olielasteterminaler, reparationshavne og i andre havne, hvor skibe har olierester til udtømning, til modtagelse af sådanne rester og olieholdige blandinger, der bliver til overs 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.

2 Modtageanlæg som nævnt i stk. 1 skal tilvejebringes i:

- a) 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,
- b) alle havne og terminaler, hvor olie, bortset fra råolie i bulk, lastes med en gennemsnitsmængde af mere end 1000 metriske tons pr. dag,
- c) alle havne, som har reparationsværfter eller tankrensningsanlæg,
- d) alle havne og terminaler, som betjener skibe, der er udstyret med slamtank(e) som foreskrevet i regel 17,
- e) alle havne med henblik på modtagelse af olieholdigt vand fra rendestene og andre rester, som ikke kan udtømmes i henhold til regel 9, og
- f) alle havne til lastning af bulkladninger med henblik på modtagelse af olieholdige rester fra »combination carriers«, som ikke kan udtømmes i henhold til regel 9.

3 Modtageanlæggene skal have følgende kapacitet:

- a) 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 9, stk. 1, pkt. a), fra alle olietankskibe på rejser som beskrevet i stk. 2, pkt. a).
- b) De lastehavne og lasteterminaler, der er omtalt i stk. 2, pkt. b), skal have modtageanlæg, der er tilstrækkelige til at modtage olie og olieholdige blandinger, som ikke kan udtømmes i henhold til bestemmelserne i regel 9, stk. 1, pkt. a), fra olietankskibe, som laster anden olie end råolie i

bulk.

- c) 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 udtømmning fra skibe, før de modtages af et sådant værft eller anlæg.
- d) Alle anlæg, der er tilvejebragt i havne og terminaler i henhold til stk. 2, pkt. d), skal være tilstrækkelige til at modtage alle rester, der opbevares om bord i henhold til regel 17, fra alle skibe, som med rimelighed kan forventes at anløbe sådanne havne og terminaler.
- e) 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 9.
- f) De anlæg, der tilvejebringes i lastehavne for bulkladninger, skal, hvor det måtte være hensigtsmæssigt, tage de særlige problemer ved »combination carriers« i betragtning.

4 De modtageanlæg, der er foreskrevet i stk. 2 og 3, skal være til rådighed senest et år fra den dato, denne konvention træder i kraft, eller senest 1. januar 1977, hvis denne dato indtræder senere.

5 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.

### **S Regel 13 Olietankskibe med separate ballasttanke, tanke forbeholdt ren ballast og tankrensning med råolie**

Under forhold af bestemmelserne i regel 13 C og 13 D skal olietankskibe opfylde kravene i denne regel.

#### **Nye olietankskibe på 20.000 tons dødvægt og derover**

1 Hvert nyt råolietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover og hvert nyt produkttankskib på 30.000 tons dødvægt og derover skal være forsynet med separate ballasttanke og skal opfylde stykkerne 2 og 3 samt stk. 4 eller stk. 5.

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 bestemmelserne i stk. 3 eller 4. Men 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 sådanne forhold, som betinges af skibets egenvægt plus separat ballast alene, kan opfylde hvert af følgende krav:

- a) dybgang midtskibs (moulded) (dm) i meter (uden hensyntagen til nogen deformation af skibet) må ikke være mindre end  $dm = 2,0 + 0,02 L$ ,
- b) dybgangene ved forreste og agterste perpendikulærer skal svare til dem, der er bestemt ved dybgangen midtskibs (dm), som nærmere angivet i pkt. a), i forbindelse med et trim agter, som ikke overstiger 0,015 L, og
- c) i intet tilfælde må dybgangen ved agterste perpendikulær være mindre end nødvendigt for at få fuld nedsænkning af skruen/skruerne.

3 Ballastvand må ikke transporteres i lasttanke, medmindre:

- a) skibsføreren i undtagelsestilfælde under særligt hårde vejrforhold mener, at det er nødvendigt at transportere ekstra ballastvand i lasttankene af hensyn til skibets sikkerhed.
- b) i undtagelsestilfælde, hvor den særlige måde, hvorpå olietankskibet opereres, nødvendiggør transport af ballastvand udover 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 i henhold til regel 15 og udledes i overensstemmelse med regel 9. Bemærkning herom skal gøres i den krævede oliejournal, der henvises til i regel 20.

4 For så vidt angår nye råolietankskibe må den ekstra ballast, som er tilladt i medfør af stk. 3, kun føres i lasttanke, hvis disse før afsejling fra en olielossehavn eller -terminal er blevet rensset med råolie i overensstemmelse med regel 13 B.

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

6 Ethvert nyt olietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover skal være udstyret med et system til rensning af lastolietankene med råolie.

Administrationen forpligter sig til at påse, at systemet fuldt ud opfylder kravene i regel 13 B 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. Medmindre et sådant olietankskib fører råolie, som ikke egner sig til tankrensning, skal olietankskibet bruge systemet i overensstemmelse med kravene i regel 13 B.

#### **Eksisterende råolietankskibe på 40.000 tons dødvægt og derover**

7 Ethvert eksisterende råolietankskib på 40.000 tons dødvægt og derover skal være forsynet med separate ballasttanke og skal opfylde kravene i stk. 2 og 3 fra datoen for dette kapitels ikrafttræden, jf. dog stk. 8 og 9.

8 De i stk. 7 omtalte eksisterende råolietankskibe kan, i stedet for at være forsynet med separate ballasttanke, operere med en lasttankrensningstype, hvorunder der bruges tankrensning med råolie i overensstemmelse med regel 13 B, medmindre råolietankskibet er beregnet til at føre råolie, som ikke egner sig til tankrensning.

9 De i stk. 7 og 8 omtalte eksisterende råolietankskibe kan, i stedet for at være forsynet med separate ballasttanke eller at operere med en tankrensningstype baseret på råolie, i det følgende tidsrum operere med tanke forbeholdt ren ballast i henhold til bestemmelserne i regel 13 A:

- a) for råolietanke på 70.000 tons dødvægt og derover indtil to år efter datoen for dette kapitels ikrafttræden, og
- b) for råolietankskibe på 40.000 tons dødvægt og derover, men under 70.000 tons dødvægt, indtil fire år efter dette kapitels ikrafttræden.

#### **Eksisterende produkttankskibe på 40.000 tons dødvægt og derover**

10 Fra datoen for dette kapitels ikrafttræden skal hvert eksisterende produkttankskib på 40.000 tons dødvægt og derover være forsynet med separate ballasttanke og skal opfylde kravene i stk. 2 og 3 alternativt operere med tanke forbeholdt ren ballast i overensstemmelse med regel 13 A.

#### **Olietankskibe, som er anerkendt som olietankskibe med separate ballasttanke.**

11 Ethvert olietankskib, som ikke skal være udstyret med separate ballasttanke i overensstemmelse med stk. 1, 7 eller 10, kan dog anerkendes som sådan, forudsat at det opfylder kravene i stk. 2 og 3 eller stk. 5.

#### **S Regel 13A Krav til olietankskibe med tanke forbeholdt ren ballast**

1 For et olietankskib, der opererer med tanke forbeholdt ren ballast i overensstemmelse med bestemmelserne i regel 13, stk. 9 eller 10, skal kapaciteten af tanke, der alene er forbeholdt føring af ren ballast som defineret i regel 1, stk. 16, være tilstrækkelig til at opfylde kravene i regel 13, stk. 2 og 3.

2 Arrangementerne og arbejdsgangene i forbindelse med tanke forbeholdt ren ballast skal opfylde de krav, der stilles af administrationen. Sådanne krav skal indeholde mindst alle bestemmelserne i »Specifikationer for Olietankskibe med Tanke Forbeholdt Ren Ballast«, som blev vedtaget af den internationale konference om tankskibssikkerhed og forebyggelse af forurening, 1978, ved Resolution 14, og som kan revideres af organisationen.(\*).

3 Ethvert olietankskib, der opererer med tanke forbeholdt ren ballast, skal, for at kunne overvåge olieindholdet i ballastvand, der udtømmes, være udstyret med en olieindholdsmåler, som er godkendt af administrationen på grundlag af specifikationer anbefalet af organisationen(\*\*). Olieindholdsmåleren skal senest installeres ved tankskibets første planmæssige værftsbesøg efter dette kapitels ikrafttræden. Indtil olieindholdsmåleren bliver installeret, skal det umiddelbart før udtømningen af ballast ved undersøgelse af ballastvandet fra tanke med forbeholdt ren ballast være konstateret, at der ikke er sket forurening med olie.

- (\*) Der henvises til »Rewise specifications for oil Tankers with Dedicated clean ballast tanks«, som er vedtaget af organisationen ved Resolution A.495 (XII).
- (\*\*) Der henvises til »Recommandation on International Performance and Test Specifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Metre«, som er godkendt af organisationen ved resolution A.393(X).

4 Ethvert olietankskib, der opererer med tanke forbeholdt ren ballast, skal være forsynet med en betjeningshåndbog for tanke forbeholdt ren ballast(\*), som udførligt gør rede for systemet og arbejdsgangen. En sådan forskrift skal opfylde de af administrationen fastsatte krav og skal indeholde alle de oplysninger, der er anført i de i stk. 2 omtalte specifikationer. Hvis der foretages ændringer der berører tanksystemet forbeholdt ren ballast, skal betjeningshåndbogen revideres tilsvarende.

#### **S Regel 13B Krav til tankrensning med råolie**

1 Ethvert system til rensning af lastolietanke med råolie, som kræves i henhold til regel 13, stk. 6 og 8, skal opfylde kravene i denne regel.

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 alle bestemmelserne i »Specifikationer for Konstruktion, Drift og Kontrol af Anlæg til Tankrensning med Råolie«, som blev vedtaget af den internationale konference om tankskibssikkerhed og forebyggelse af forurening, 1978, ved resolution 15, og som kan revideres af organisationen(\*\*).

3 Hver lasttank og sloptank skal være forsynet med et anlæg til tilførsel af inert gas i overensstemmelse med de pågældende regler i kapitel II-2.

4 Med hensyn til ballastning af lasttanke skal et under hensyntagen til tankskibets fartmønster og de forventede vejrforhold tilstrækkeligt antal lasttanke renses med råolie før hver rejse i ballast, så at kun lasttanke, der er renses med råolie, tilføres ballastvand.

5 Ethvert olietankskib, der opererer med et system til rensning af lastolietanke med råolie, skal være forsynet med en håndbog(\*\*\*) vedrørende udstyret og dets betjening, som udførligt gør rede for anlægget og udstyret og beskriver betjeningen heraf. En sådan håndbog skal opfylde de af administrationen fastsatte krav og skal indeholde alle de oplysninger, der er anført i de i stk. 2 omtalte specifikationer. Hvis der foretages ændringer, der berører anlægget til tankrensning med råolie, skal udstyrs- og betjeningshåndbogen revideres tilsvarende.

- (\*) Se resolution A.495(XII) vedrørende manualens standardformat.
- (\*\*) Der henvises til operation og kontrol af tankrensning med råolie resolution A.446(XI) som er revideret ved resolution A.496(XII).
- (\*\*\*) Der henvises til resolution MEPC. 3(XII), standardformat for COW-manualen.

#### *S Regel 13C Eksisterende tankskibe i særligefarter*

1 Under forbehold af bestemmelserne i stk. 2 finder regel 13, stk. 7 til 10 ikke anvendelse på et eksisterende tankskib, der udelukkende er beskæftiget i særlige farter mellem:

- a) havne eller terminaler inden for et konventionsland, eller
- b) havne eller terminaler i konventionslande, når
- 1) rejsen udelukkende foregår inden for et særligt område som defineret i regel 10, stk. 1, eller
- 2) rejsen udelukkende foregår inden for grænser, som angives af organisationen.

2 Bestemmelserne i stk. 1 gælder kun, når de havne eller terminaler, hvor der indtages last på 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 følgende bestemmelser alle er opfyldt:

- a) under forbehold af undtagelserne i regel 11, skal al ballast, herunder ren ballast og rester fra tankrensninger, opbevares om bord og afleveres til modtageanlæg. Bemærkningerne herom i den krævede oliejournal skal forsynes med påtegning af den kompetente havnemyndighed,
- b) der er opnået enighed mellem administrationen og de i stk. 1, pkt. a) og b) omhandlede havnestaters regeringer om benyttelse af et eksisterende olietankskib til en særlig fart,
- c) tilstrækkeligheden af de i overensstemmelse med de relevante bestemmelser tilvejebragte modtageanlæg i de ovenfor omtalte havne og terminaler er, for så vidt angår denne regel, godkendt af regeringerne for de stater, der er deltagere i MARPOL-konventionen, og i hvilke sådanne havne eller terminaler er beliggende, og
- d) det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening forsynes med påtegning om, at olietankskibet udelukkende går i sådan særlig fart.

#### **S Regel 13D Eksisterende olietankskibe med specielle ballastarrangementer**

1 Når et eksisterende olietankskib er bygget eller drives på en sådan måde at det, uden at være nødt til at bruge ballastvand, til alle tider opfylder de i regel 13, stk. 2, anførte krav til dybgang og trim, skal det anses for at opfylde de i regel 13, stk. 7, omhandlede krav vedrørende separate ballasttanke, forudsat at følgende betingelser alle er opfyldt:

- a) arbejdsgang og ballastarrangementer er godkendt af administrationen,
- b) der er opnået enighed mellem administrationen og de pågældende konventionslande, når kravene til dybgang og trim opnås ved hjælp af en operationel metode, og
- c) det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening er forsynet med påtegning om, at olietankskibet opererer med særlige ballastarrangementer.

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 9 og under iagttagelse af forskrifterne i regel 15, og oplysning herom skal indføres i den krævede oliejournal, der henvises til regel 20.

3 En administration, som har påtegnet et certifikat i overensstemmelse med stk. 1, pkt. c), skal tilstille organisationen nærmere oplysninger herom til videre underretning for konventionslandene.

### S Regel 13E Beskyttende placering af separate ballasttanke

1 I ethvert nyt råolietankskib på 20.000 tons dødvægt og derover og i ethvert nyt produkttankskib på 30.000 tons dødvægt og derover skal de af de til opfyldelse af kapacitetskravene i regel 13 fornødne separate ballasttanke, som er anbragt i lasttankafsnittet, være arrangeret i overensstemmelse med forskrifterne i stk. 2, 3 og 4 for i en vis udstrækning at yde beskyttelse mod olieudtømmning i tilfælde af grundstødning eller kollision.

2 Separate ballasttanke og andre rum end olietanke i lasttankafsnittet (Lt) skal arrangeres således, at følgende krav opfyldes:

$$\text{SigmaPAC} + \text{SigmaPAS} \geq J(Lt (B + 2D))$$

hvor PAC = sideklædningsarealet i kvadratmeter for hver separat ballasttank eller andet rum end olietank baseret på projicerede dimensioner på spant (moulded) PAS = bundklædningsarealet i kvadratmeter for hver sådan tank eller rum baseret på projicerede dimensioner på spant (moulded) Lt = længden i meter mellem lasttankenes yderpunkter for og agter B = skibets største bredde i meter som defineret i regel 1, stk. 21 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 konstruktionslinier, idet disse forlænges som om lønningen var af vinkelkonstruktion  $J = 0,45$  for olietankskibe på 20.000 tons dødvægt 0,30 for olietankskibe på 200.000 tons dødvægt og derover under forbehold af bestemmelserne i stk. 3. For mellemliggende dødvægtsværdier bestemmes »J« ved lineær interpolation.

Når som helst de i dette stykke anførte symboler anvendes i denne regel, har de de i dette stykke definerede betydninger.

3 For tankskibe på 200.000 tons dødvægt og derover kan værdien af »J« nedsættes som følger:

J nedsat = Den største af følgende to værdier:

$$\theta_c + \theta_s$$

$$J - (a - \frac{\theta_c + \theta_s}{4 \theta_A}) \text{ eller } 0,2$$

$$4 \theta_A$$

hvor  $a_C = 0,25$  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

$\theta_C$  = som defineret i regel 23, stk. 1, pkt. a)

$\theta_S$  = som defineret i regel 23, stk. 1, pkt. b)

$\theta_A$  = den tilladelige olieudstrømning som foreskrevet i regel 24, stk. 2.

4 Ved bestemmelsen af »PAC« og »PAS« for tanke til adskilt ballast og andre rum end olietanke gælder følgende:

- a) Mindstebredden af hver sidetank eller -rum, 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 centerlinien. Hvor der er en mindre bredde, må sidetanken eller -rummet ikke tages i betragtning ved beregningen af det beskyttende areal »PAC«, og
- b) den mindste lodrette dybde af hver dobbeltbundtank eller -rum skal være den mindste af værdierne  $B/15$  eller 2 meter. Hvor der er en mindre dybde, må bundtanken eller -rummet ikke tages i betragtning ved beregningen af det beskyttende areal »PAS«.

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

## S Regel 13F Forebyggelse af olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning

1 Denne regel gælder for olietankskibe på 600 tons dødvægt og derover:

- a) for hvilket byggekontrakt er oprettet på eller efter den 6. juli 1993, eller
- b) såfremt byggekontrakt ikke foreligger, et skib, hvis køl er lagt eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium på eller efter den 6. januar 1994, eller
- c) hvis afleveringen sker på eller efter den 6. juli 1996, eller
- d) som har undergået større ombygning:
  - i) for hvilken der er oprettet kontrakt efter 6. juli 1993, eller
  - ii) såfremt kontrakt ikke foreligger, hvis udførelse påbegyndes efter den 6. januar 1994, eller
  - iii) som afsluttes efter den 6. juli 1996.

2 Ethvert olietankskib på 5.000 tons dødvægt og derover skal:

- a) i stedet for regel 13E, som det er omfattet af, opfylde bestemmelserne i stk. 3 medmindre det er omfattet af bestemmelserne i stk. 4 og 5, og
- b) opfylde, hvis det er omfattet, bestemmelserne i stk. 6.

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

- a) Vingetanke eller tomrum

Vingetanke eller tomrum skal enten strække sig over skibets fulde sidehøjde eller fra toppen af bundtankene til øverste dæk uanset om skibet er konstrueret med en rund essing. De skal være arrangeret således, at lasttankene er placeret inden for sideklædningslinien og på intet sted mindre end afstanden  $w$  hvilken, som vist i figur 1, måles i rette vinkler på sideklædningen i samtlige tværskibssnit, som specificeret nedenfor:

Den mindste af følgende to værdier,

$DW$

$w = 0.5 + \frac{D}{20.000}$  (meter) eller 2 meter

20.000

Den mindste værdi for  $w = 1$  meter

- b) Dobbelt bundtanke eller tomrum

I ethvert tværskibssnit skal højden af hver dobbelt bundtanke være således, at afstanden  $h$  mellem bunden af lasttankene og bundpladelinien målt i rette vinkler på bundpladerne, som vist i figur 1, ikke være mindre end det, som er specificeret nedenfor:

Den mindste af følgende to værdier:

$h = B/15$  (meter) eller 2,0 meter

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

- c) Området ved kinningsrundingen eller områder hvor kinningsrundingen ikke er klart afgrænset

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

- d) 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 13. Vingetanke eller rum og dobbelte bundtanke, der anvendes i forbindelse med opfyldelsen af bestemmelserne i regel 13, 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.

- e) Sugebrønde i lasttanke

Sugebrønde i lasttanke må være nedsænket i dobbelt bundtanken under grænselinien, 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  $0,5h$ .

- f) Ballast- og lastolierør

Ballastrør og andre rør såsom pejle- og luftrør til ballasttanke må ikke føres igennem lasttanke. Lastolierør 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 a) Dobbelte bundtanke eller tomrum, som foreskrevet i stk. 3b), kan der dispenseres fra, 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, som udtrykkes ved følgende formel:

$$f \times hc \times pc \times g + 100 \Delta p \leq dn \times ps \times g$$

hvor:

$hc$  = lastoliens søjlehøjde over skibets bundplade

$pc$  = lastoliens største vægtfylde i  $t/(m^3)$

$dn$  = den mindste dybgang under enhver forventet lastekondition

$ps$  = søvandets vægtfylde i  $t/(m^3)$

$\Delta p$  = P/V ventilernes største indstillige tryk i bar

$f$  = sikkerhedsfaktor = 1,1

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

- b) 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 end måtte være mindst, men ikke mere end  $0,6D$  over basislinien hvor  $D$  er sidehøjden.
- c) Vingetankene eller tomrummene skal arrangeres som defineret i stk. 3a) undtagen under en højde på  $1,5h$  over basislinien, hvor  $h$  er defineret i stk. 3b), hvor lasttankenes grænselinie kan være 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 samt at konstruktionsformens princip er godkendt af »Marine Environment Protection Committee« på baggrund af retningslinier, som er udarbejdet af Organisationen.

6 For olietankskibe på 20.000 tons dødvægt og derover skal de tænkte skader, som foreskrevet i regel 25, stk. 2b), suppleres med følgende tænkte bundskader:

- a) Langskibs udstrækning:
  - i) For skibe på 75.000 tons dødvægt og derover;  $0,6L$  målt fra den forreste perpendikulær
  - ii) For skibe mindre end 75.000 tons dødvægt;  $0,4L$  målt fra den forreste perpendikulær
- b) Tværskibs udstrækning;  $B/3$  på ethvert sted i bunden
- c) Lodret udstrækning; gennemtrængning af det ydre skrog.

7 Olietankskibe på mindre end 5.000 tons dødvægt skal:

- a) mindst udstyres med dobbelte bundtanke eller tomrum af en højde, som foreskrevet i stk. 3b) samt opfylde følgende:

$h = B/15$  (meter) med en mindsteværdi på 0,76 meter,

i området ved kinningsrundingen samt ved områder uden en klar defineret kinningsrunding skal grænselinien for lasttankene være parallel med den flade bunds midtskibslinie, som vist i figur 3, og

- b) være forsynet med lasttanke, der er således arrangeret, at kapaciteten ikke overstiger 700 (m<sup>3</sup>) for hver tank, medmindre at vingetankene eller tomrummene er arrangeret i henhold til stk. 3a) og opfylder følgende:

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

hvor mindsteværdien  $w = 0,76$  meter

8 Olie må ikke føres i nogen tank, som er anbragt/strækker sig foran kollisionsskoddet, som er anbragt i henhold til forskrifterne i regel II-1/11 i den internationale sikkerhedskonvention, 74 med tillæg. Et olietankskib, hvor et kollisionsskod ikke er krævet i henhold til den nævnte regel, må ikke føre olie i nogen tank, som er anbragt/strækker sig foran den tværskibslinie, hvor kollisionsskoddet skulle have været anbragt i henhold til den nævnte regel.

9 I forbindelse med godkendelser af tankskibs konstruktioner ihenhold til disse forskrifter skal administrationerne tage behørigt hensyn til det samlede sikkerhedsaspekt herunder behovet for vedligeholdelse og inspektion af vinge- og dobbelte bundtanke samt tomrum.

(FIGUR 1)



Lasttankenes grænselinier jf. stk. 3

(FIGUR 2)



Lasttankenes grænselinier jf. stk. 4

(FIGUR 3)



Lasttankenes grænselinier jf. stk. 7

### S Regel 13G Forbyggelse af olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning

Foreskrifter for eksisterende olietankskibe

1 Denne regel omfatter:

- a) rålietankskibe på 20.000 tons dødvægt og derover og produkttankskibe på 30.000 tons dødvægt og derover, som er kontraheret, køllagt eller leveret før de datoer, som er specificeret i regel 13F 1, og
- b) ikke olietankskibe, som opfylder bestemmelserne i 13F og som er kontraheret, køllagt eller leveret før de specificerede datoer i regel 13F 1, og



- c) ikke olietankskibe, som er omfattet af ovennævnte stk. a) og som opfylder regel 13F, stk. 3a) og b) eller 13F, stk. 5 med undtagelse af, at mindstekravene til afstanden mellem lasttanke og skibsside og mellem lasttanke og bundplade ikke er opfyldt i alle henseender. I det tilfælde skal beskyttelsesafstandene ikke være mindre end de afstande, som er specificeret i den internationale kemikaliekode (IBC-Code) for type 2 tankarrangementer og bundbeskyttelsen skal opfylde bestemmelserne i regel 13E, stk. 4b).

2 Forskrifterne i denne regel træder i kraft den 6. juli 1995.

3 a) Et olietankskib, som er omfattet af denne regel, skal underkastes et mere omfattende synsprogram under periodiske-, mellemliggende- og årlige syn. Omfanget og hyppigheden skal mindst opfylde de retningslinier, som udarbejdes af Organisationen.

- b) Et olietankskib, som er over 5 år gammelt og som er omfattet af denne regel, skal være forsynet med et fuldstændigt arkiv over synsrapporter herunder resultaterne af alle krævede dimensionsmålinger såvel som rapporter over udført stålarbejde. Materialet skal være tilgængeligt for de kompetente myndigheder i de lande, som har tiltrådt konventionen.
- c) Dette arkiv(\*) skal også omfatte en vurderet tilstandsrapport, som indeholder konklusioner om den strukturelle tilstand af skibet og dets resterende pladetykkelser med påtegning om, at det er accepteret af eller på vegne af flagmyndigheden.
- (\*) Der henvises til IMO's retningslinier for standardformat.

4 Et olietankskib, som ikke opfylder bestemmelserne for et nyt skib, som defineret i regel 1, stk. 26), skal opfylde bestemmelserne i regel 13F senest 25 år efter datoen for dets aflevering. Hvis skibets vingetanke eller dobbelte bundtanke imidlertid ikke anvendes til transport af olie og de opfylder bredde- og højdekrav i regel 13E, stk. 4 på mindst 30% af Lt på hver side af skibets fulde sidehøjde eller mindst 30% af det projicerede bundareal SPAs inden for længden Lt, hvor Lt og det projicerede bundareal SPAs er i henhold til definitionerne i 13E, stk. 2, skal skibet opfylde bestemmelserne i regel 13F senest 30 år efter dets aflevering.

5 Et olietankskib, som opfylder bestemmelserne for et nyt skib, som defineret i regel 1, stk. 26, skal opfylde bestemmelserne i regel 13F senest 30 år efter dets aflevering.

6 Enhver ny ballast og lastekondition, som er et resultat af bestemmelserne i stk. 4, skal godkendes af administrationen, som i særdeleshed skal tage hensyn til langskibs- og lokale spændingsbelastninger, intaktstabiliteten og, hvis omfattet, lækstabiliteten.

7 Andre strukturelle eller operationelle arrangementer såsom den hydrostatiske lastemetode kan accepteres som alternativer til forskrifterne i stk. 4, forudsat at sådanne alternativer sikrer mindst det samme beskyttelsesniveau med olieforurening i tilfælde af kollision eller grundstødning, og som er godkendt af administrationen baseret på retningslinier udarbejdet af organisationen.

#### **S Regel 14 Adskillelse af olie og vandballast samt transport af olie i forpeaktanke**

1 Bortset fra bestemmelserne i stk. 2 må ballastvand ikke føres i nogen brændselsolietank i nye skibe på 4.000 bruttotons og derover, som ikke er olietankskibe, eller i nye olietankskibe på 150 bruttotons og derover.

2 Hvor unormale forhold eller behovet for at føre store mængder brændselsolie gør det nødvendigt at føre ballastvand, som ikke er ren ballast, i nogen brændselsolietank, skal sådant ballastvand udtømmes i modtageanlæg eller i havet i overensstemmelse med regel 9 ved benyttelse af det udstyr, der er nærmere anført i regel 16, stk. 2. Oplysning herom skal indføres i oliejournalen.

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

4 I et skib på 400 bruttotons 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 kollisionsskoddet.

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

#### **S Regel 15 Opbevaring af olie om bord**

1 Med forbehold af bestemmelserne i stk. 5 og 6 skal olietankskibe på 150 bruttotons og derover være forsynet med anordninger i overensstemmelse med kravene i stk. 2 og 3, dog således at kravene om systemet til registrering og kontrol af olieudtømning fra sloptankanlæg, for så vidt angår eksisterende tankskibe, træder i kraft tre år efter datoen for MARPOL-konventionens ikrafttræden.

2 a) Der skal findes tilstrækkelige af administrationen godkendte anordninger til rensning af lasttankene og flytning af snavsede ballastreter og tankskyllevand fra lasttankene til en sloptank. I eksisterende olietankskibe kan en hvilken som helst lasttank udses til sloptank.

- b) 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 udtømning i havet er af en sådan beskaffenhed, at den opfylder bestemmelserne i regel 9.
- c) Sloptankanlæggene eller kombinationen af sloptanke skal have en kapacitet, der er tilstrækkelig til at rumme affaldet fra tankrensningen, olierester og rester fra snavsset ballast. Den samlede kapacitet af sloptanken eller sloptankene må ikke være mindre end 3% af skibets olielastkapacitet. Dog kan administrationen tillade:
  - 1) 2% i olietankskibe, hvor tankrensningsanlæggene er udformet således, at når sloptanken eller -tankene 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) 2% i olietankskibe, som er forsynet med adskilt eller rent ballastarrangement i overensstemmelse med regel 13, eller hvor der er installeret tankrensningssystem for anvendelse af råolie i overensstemmelse med regel 13B. Kapaciteten kan yderligere reduceres til 1,5% i olietankskibe, hvor tankrensningsanlæggene er udformet således, at sloptanken eller -tankene har tilstrækkelig vandkapacitet til tankrensning og drift af tankejektorer, hvor disse anvendes, uden at tilføre ekstra vand i systemet,
  - 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 sloptanken eller -tankene 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.
- d) 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 a) Der skal installeres et af administrationen godkendt system til registrering og kontrol af olieudtømning. Ved vurderingen af den type olieindholdsmålere, der skal indbygges i systemet, skal administrationen tage hensyn til den af organisationen anbefalede specifikation(\*).

Systemet skal være forsynet med en skriver, som fortløbende registrerer udtømningen i liter pr. sømil og den totale udtømte 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 olieudtømningen skal træde i funktion, når der foretages udtømning i søen, og det skal være så effektivt, at det sikres, at enhver udtømning af olieholdige blandinger automatisk standses, når den øjeblikkelige udtømningshastighed af olie overstiger den, der er tilladt i henhold til regel 9, stk. 1, pkt. a). Enhver funktionsfejl i registrerings- og kontrolsystemet skal standse udtømningen og skal indføres i oliejournalen.

- \*) Der henvises til »Rekommendation vedrørende internationale funktionspecifikationer for olieseparatorer og olieindholdsmålere«, som blev vedtaget af organisationen ved Resolution A. 393(X).

Et manuelt alternativt system skal forefindes og kan benyttes i tilfælde af sådan funktionsfejl, men den defekte enhed skal istandsættes så hurtigt som muligt og før olietankskibet påbegynder sin næste rejse i ballast, medmindre det sejler til en reparationshavn(\*\*). Registrerings- og kontrolsystemet skal konstrueres og installeres i overensstemmelse med »Vejledning og specifikation for registrerings- og kontrolsystemer for olietankskibe«, udarbejdet af organisationen(\*\*\*). Administrationen kan tillade sådanne særlige indretninger som beskrives i vejledningen.

- b) Effektive olie/vand-grænsefladedetektorer, som er godkendt af administrationen, skal forefindes til hurtig og nøjagtig bestemmelse af olie/vandgrænsefladen i sloptanke og skal kunne benyttes i andre tanke, hvor der foregår adskillelse af olie og vand, og hvorfra det påtænkes at foretage udtømning direkte i havet.
- c) 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 9(\*\*\*\*).

4 Bestemmelserne i stk. 1, 2 og 3 finder ikke anvendelse på olietankskibe på under 150 bruttotons, for hvilke kontrollen med udtømning af olie i henhold til regel 9 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 indføres i oliejournalen. Den samlede mængde skal udtømmes i modtageanlæg, medmindre der træffes fyldestgørende foranstaltninger, der sikrer, at enhver udtømning i havet registreres effektivt på en sådan måde, at regel 9 overholdes.

5 a) Administrationen kan fravige kravene i stk. 1, 2 og 3 for ethvert olietankskib, som udelukkende er beskæftiget på rejser, der både er af en varighed af 72 timer eller derunder og foregår inden for 50 sømil fra nærmeste kyst, forudsat at olietankskibet udelukkende er beskæftiget i fart mellem havne eller terminaler i et land, der har tiltrådt konventionen. En sådan fravigelse skal være betinget af, at olietankskibet opbevarer alle olieholdige blandinger om bord for senere aflevering til modtageanlæg, samt at administrationen afgør, om de anlæg, der er til rådighed for modtagelsen af sådanne olieholdige blandinger er tilstrækkelige.

- (\*\*) Vedtaget på MEPC 31 og træder i kraft den 4. april 1993.
- (\*\*\*) Der henvises til IMO's resolution A. 586(14).
- (\*\*\*\*) Der henvises til »Clean Sea Guide for Oil Tankers« udgivet af Internationale Chamber of Shipping og Oil Companies International Marine Forum.
- b) Administrationen kan fravige kravene i stk. 3 for andre olietankskibe end dem, der er henvist til i a) i tilfælde hvor:
  - i) skibet er et eksisterende olietankskib på 40.000 tons dødvægt eller derover, som der er henvist til i regel 13C, stk. 1 og som er beskæftiget i særlige farter og hvor kravene i regel 13C, stk. 2 er opfyldt, eller
  - ii) at tankskibet udelukkende er beskæftiget i en eller flere farter i følgende kategorier:
    - 1) fart inden for særlige havområder, eller
    - 2) farter uden for særlige havområder, men inden for 50 sømil fra nærmeste kyst hvor tankskibet er beskæftiget i:
      - aa) farter mellem havne eller terminaler i et land som har tiltrådt konventionen, eller
      - bb) begrænsede farter som bestemmes af administrationen af en varighed på 72 timer eller mindre, under forudsætning af, at følgende betingelser er opfyldt:
        - 1) at alle olieholdige blandinger opbevares om bord for senere aflevering til modtageanlæg,
        - 2) at administrationen, for farter som angivet i stk. b), punkt ii) 2), har afgjort at der er tilstrækkelig modtageanlæg til rådighed i de pågældende lastehavne eller terminaler, som tankskibet anløber,
        - 3) 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. b), punkt ii) 1) og stk. b) punkt ii) 2) bb), og
        - 4) at mængden af den olieholdige blanding samt dato og afleveringshavn indføres i oliejournalen.

6 Såfremt udstyr, der kræves i henhold til regel 9, stk. 1, pkt. a) nr. 6) og som er nærmere bestemt i stk. 3, pkt. a), efter organisationens opfattelse ikke kan tilvejebringes til registrering af udtømning af lette raffinerede produkter (hvide olier), kan administrationen fravige kravet om, at skibe overholder dette kapitel, forudsat at udtømning kun tillades foretaget i overensstemmelse med fremgangsmåder, som er fastsat af organisationen, og som skal opfylde betingelserne i regel 9, stk. 1, pkt. a), bortset fra forpligtelsen til at benytte et system til registrering og kontrol af olieudtømning. Organisationens skal med mellemrum, der ikke overstiger 12 måneder, efterprøve mulighederne for anskaffelse af sådant udstyr.

7 Bestemmelserne i stk. 1-3 gælder ikke for olietankskibe, der medfører asfalt og andre produkter, der omfattes af dette kapitel, når det på grund af produkternes fysiske egenskaber ikke er muligt at udføre en effektiv produkt/vand-separering samt en effektiv registrering af udtømningsvandet, således at dette kan udledes i henhold til regel 9. Rester af disse produkter skal opbevares om bord og alt rens vand, som er blevet forurenset af produkterne, skal afleveres til modtageanlæg i land.

#### **S Regel 16 System til registrering og kontrol af olieudtømning samt udstyr til adskillelse af olie og vand**

1 Ethvert skib på 400 bruttotons og derover, men mindre end 10.000 bruttotons, skal være forsynet med udstyr til adskillelse af olie og vand i henhold til stk. 4 i denne regel. Ethvert sådant skib, som fører store mængder brændselsolie, skal opfylde bestemmelserne i stk. 2 i denne regel eller stk. 1 i regel 14.

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

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

- i) at skibet er udstyret med en opbevaringstank med tilstrækkelig kapacitet til opbevaring af alt olieholdigt rendestensvand om bord, som tilfredsstiller administrationen,
- ii) at alt olieholdigt rendestensvand opbevares om bord med henblik på senere aflevering til modtageanlæg i land,
- iii) at administrationen har bedømt, at tilstrækkelige modtageanlæg til at modtage olieholdigt rendestensvand er til stede i et tilstrækkeligt antal havne eller terminaler, som skibet anløber,

- iv) at der i det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening, når dette er krævet, angives, at skibet udelukkende sejler inden for særlige havområder, og
- v) at mængden af den olieholdige blanding samt dato og afleveringshavn angives i oliejournalen.
- b) Administrationen skal påse, at skibe på mindre end 400 bruttotons, for så vidt det er praktisk muligt, er forsynet med udstyr til opbevaring af olie eller olieholdige blandinger om bord eller til udtømning af sådanne i henhold til regel 9, stk. 1, pkt. b).
- c) *For at opfylde bestemmelserne i punkt b) skal:*

.1 Nye skibe med en bruttotonnage på under 400 samt eksisterende skibe med en bruttotonnage på under 400, men over 24 meters længde være forsynet med;

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

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

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

.1.4 Alle skibe, som anvender centrifuger eller lignende til behandling af brændsels- og smørelolier, skal være forsynet med slamtanke i overensstemmelse med regel 17, stk. 3.

.1.5 Eksisterende skibe skal opfylde bestemmelserne senest den 2. oktober 1989.

.2 Eksisterende skibe under 24 meters længde skal som minimum have installeret arrangementer (lænsepotter) på lænseledningernes sugestudse til adskillelse af vand og olie samt et arrangement til opsamling af olien med tilhørende opbevaringsmulighed.

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

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

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

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

Bruttotonnage      Minimumskapacitet (m<sup>3</sup>/time)

---

200- 400	0,25
400- 1.600	0,5
1.600- 4.000	1,0
4.000- 15.000	2,5
15.000 og derover	5,0

---

- (\*) Der henvises

til »Recommandation on International Performance and Test Specification for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters«, som er godkendt af Organisationen ved resolution A.393(X).

*Større separatorkapaciteter kan være nødvendige i skibe med komplekse store maskinrum.*

Kapaciteten af olieseparatorer, som tillige anvendes til behandling af ballastvand, skal godkendes af Søfartsstyrelsen i hvert enkelt tilfælde.

#### **S Regel 17 Tanke til olierester (slam)**

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

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

3 Slamtanke til- og afgangsrørledninger må ikke have direkte forbindelse over bord. Rørledningerne må kun forbindes til standardkoblingen som omtalt i regel 19.(\*\*)

#### *4 Minimumskapacitet for slamtanke.*

- a) 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.

- b) 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  $1 \text{ (m}^3\text{)}$  for skibe på 400 bt og derover, og  $2 \text{ (m}^3\text{)}$  for skibe på 4000 bt og derover.
- c) 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 brændselolie, og 0,005 for skibe, som anvender dieselolie.

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

- (\*) Der henvises til MEPC/circ. 235, »Guidelines for Systems for Handling Oily Wastes in Machinery Spaces of Ships.
- (\*\*) Dette stykke blev vedtaget på MECP 31 og træder i kraft den 4. april 1993.

### **S Regel 18 Pumper, rør- og udtømmningssystemer i olietankskibe**

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 olieforurenede vand.

2 I ethvert olietankskib skal rørledninger til udtømmning i havet af ballastvand eller olieforurenede vand fra lasttankområdet i henhold til regel 9 eller regel 10 ledes til åbent dæk eller til skibssiden over vandlinien i dybeste ballastkondition. Andre rørsystemer, der muliggør udtømmning i henhold til stk. 6, litra a-e, kan tillades.

3 I nye olietankskibe skal udtømmning i havet af ballastvand eller olieforurenede vand fra lasttankområder, med undtagelse af udtømmning under vandlinien i henhold til stk. 6, kunne standses fra øverste dæk eller højere oppe på et sted, hvor den benyttede manifold som beskrevet i stk. 2 kan overvåges visuelt. Arrangementet til standsning af udtømmningen behøver ikke at være anbragt ved overvågningsstedet, hvis der er et sikkert kommunikationssystem, for eksempel telefon- eller radiokontakt mellem observationsstedet og det sted, hvorfra udtømmningen kan standses.

4 Ethvert nyt olietankskib, der skal udstyres med separate ballasttanke eller som skal forsynes med tankrensingsanlæg til råolie, skal opfylde følgende bestemmelser:

- a) Olierørledningerne skal udformes og installeres således, at mindst mulig olie tilbageholdes i ledningerne.
- b) Der skal installeres et arrangement til tømning af lastpumper og rørledninger efter endt udlosning, 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 eksisterende råolietankskib, der skal udstyres med separate ballasttanke eller som skal forsynes med tankrensingsanlæg til råolie, eller som skal anvende ren ballast, skal overholde bestemmelserne i stk. 4, pkt. b.

6 Ethvert olietankskib skal udtømme ballastvand og olieholdigt vand fra lasttankområder over vandlinien med undtagelse af følgende tilfælde:

- a) Separat og rent ballastvand kan udtømmes under vandlinien:
  - 1) i havne og ved olie-terminaler,
  - 2) i havet ved tyngdekraften alene, forudsat at overfladen på ballastvandet har været kontrolleret umiddelbart inden udtømmningen foretages for at sikre, at ballastvandet ikke er forurenede af olie.
- b) Eksisterende olietankskibe, som ikke uden foretagne ændringer kan udtømme separat ballastvand over vandlinien, kan foretage udtømmningen under vandlinien, forudsat at overfladen på ballastvandet har været kontrolleret umiddelbart inden udtømmningen for at sikre, at ballastvandet ikke er forurenede af olie.
- c) Eksisterende olietankskibe, som anvender tanke forbeholdt ren ballast og som ikke uden foretagne ændringer kan udtømme ballastvandet fra disse tanke over vandlinien, kan foretage udtømmningen under vandlinien, forudsat at udtømmningen overvåges i henhold til regel 13A, stk. 3.
- d) Ethvert olietankskib kan i søen foretage udtømmning under vandlinien af snavset ballastvand og olieholdigt vand fra lasttankområder undtagen sloptankene ved anvendelse af tyngdekraften, 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 udtømmningen foretages, med den i regel 15, stk. 3 b) beskrevne detektor, således at det fastslås, at grænsefladen ligger i en sådan højde, at udtømmningen ikke medfører risiko for skade af havmiljøet.

- e) Fra eksisterende olietankskibe kan i søen snavset ballastvand eller olieholdigt vand fra lasttankområder udtømmes under vandlinien som beskrevet i pkt. d) eller på følgende måde, hvis:

- 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
- 2) dette system er i overensstemmelse med administrationens krav, som dog mindst skal indeholde de af organisationen vedtagne specifikationer for konstruktion, installation og operation.

#### **S Regel 19 Standardkobling**

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

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

-----  
Beskrivelse Dimension -----

-----  
Udvendig diameter 215 mm -----  
-----

Indvendig diameter I henhold til rørets udvendige  
diameter

-----  
Boltringen diameter 183 mm

-----Flangeudskæ

ringer 6 huller, 22 mm i diameter, anbragt

med lige store mellemrum på en

boltring af ovennævnte diameter,

udskåret til flangeomkredsen.

Udskæringens bredde skal være 22 mm

-----  
Flangetykkelse 20 mm -----

----- Bolte og møtrikker 6, hver på 20 mm i diameter og

af

passende længde

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



## **M Regel 20 Oliejournal**

1 Ethvert olietankskib på 150 bruttotons og derover og ethvert andet skib på 400 bruttotons og derover, som ikke er et olie-tankskib, skal være forsynet med en oliejournal I (maskinrumsoperationer). Ethvert olietankskib på 150 bruttotons og derover skal desuden udstyres med en oliejournal II (last/ballast-operationer). Oliejournalen/-journalerne skal, uanset om de udgør en del af skibets dagbog eller foreligger separat, udformes som angivet af organisationen.

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

- a) Maskinrumsoperationer (alle skibe):
  - 1) Indtagelse af ballast eller rensning af brændselsolietanke.
  - 2) Lænsning af snavset ballast eller tankrensevand fra de under pkt. 1) anførte tanke.
  - 3) Bortskaffelse af olierester (slam).
  - 4) Udtømning overbord eller på anden måde bortskaffelse af rendestensvand fra maskinrum.
- b) Last/ballast operationer (olietankskibe):
  - 1) Lastning af olie.
  - 2) Intern omflytning af olielast under rejsen.
  - 3) Losning af olie.
  - 4) Indtagelse af ballast i lasttanke og tanke forbeholdt ren ballast.
  - 5) Rensning af lasttanke, herunder rensning med råolie.
  - 6) Udtømning af ballast, undtagen udtømning fra separate ballasttanke.
  - 7) Udtømning af vand fra sloptanke.
  - 8) Lukning af anvendte ventiler og tilsvarende indretninger efter udtømningsoperationer fra sloptank.
  - 9) Lukning af ventiler, som er nødvendig for at adskille tanke forbeholdt ren ballast fra last- og stripledninger efter udtømningsoperationer fra sloptank.
  - 10) Bortskaffelse af olierester.

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

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

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

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

7 For olietankskibe mindre end 150 bt, som opererer i henhold til regel 15, stk. 4, skal administrationen sørge for udarbejdelsen af en egnet oliejournal.

## **S Regel 21 Særlige bestemmelser for boreplatforme og andre platforme**

Faste og flydende boreplatforme skal, når de er beskæftiget med undersøgelse, udnyttelse og dermed forbundet bearbejdelse af havbundens mineralske ressourcer, ligesom andre platforme, overholde de bestemmelser i dette kapitel, der finder anvendelse på andre skibe på 400 bruttotons og derover end olietankskibe, dog således at:

- a) de, så vidt det er praktisk muligt, skal være udstyret med de installationer, der kræves i reglerne 16 og 17,
- b) de i en form, som er godkendt af administrationen, skal føre en fortegnelse over alle de handlinger, der indebærer udtømning af olie eller olieholdige blandinger, og
- c) i ethvert havområde skal, medmindre andet følger af bestemmelserne i regel 11, udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger være forbudt, undtagen når udtømningens olieindhold uden fortynding ikke overstiger 15 ppm.

## Om

Retsinformation.dk er indgangen til det fælles statslige retsinformationssystem, der giver adgang til alle gældende love, bekendtgørelser og cirkulærer m.v. Der er også adgang til Folketingets dokumenter og beretninger fra Folketingets Ombudsmand.

På retsinformation.dk anvendes der ikke cookies.

[Om Retsinformation](#) | [Kontakt](#) | [FAQ](#) | [Om ELI](#) | [API](#) | [Tilgængelighedserklæring](#)

## Besøg også

Vælg site

