



Senere ændringer til forskriften



[Se detaljeret overblik](#)



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

Lovgivning forskriften vedrører



[Se detaljeret overblik](#)



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

Ændrer i/ophæver

Yderligere dokumenter



Beretninger fra ombudsmanden, der anvender denne retsforskrift



HISTORISK

## Redaktionel note

andet bestemmes i denne forskrift

konstruktionsmæssige krav fortsat for eksisterende skibe, medmindre

Selvom forskrifterne er overført til historisk base gælder de

(\* 6) BEK 10003 af 1982/07/01 og BEK 10027 af 1986/05/01 udgår.

'meddelelser b'

følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives

(\* 5) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed findes ved

(\* 6) BEK 10003 af 1982/07/01 og BEK 10027 af 1986/05/01 udgår. Selvom forskrifterne er overført til historisk base gælder de konstruktionsmæssige krav fortsat for eksisterende skibe, medmindre andet bestemmes i denne forskrift

(\* 5) Søfartsstyrelsens Meddelelser B i sin helhed findes ved følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives "meddelelser b"

FSK nr 10036 af 21/10/1991

Erhvervsministeriet

[Yderligere oplysninger](#) >

# Teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., Meddelelser fra Søfartsstyrelsen

B, Kapitel B IX (1). Forebyggelse af  
olieforurening fra skibe, 7. januar 1991 (\* 5) (\*  
6)

(Meddelelser B)

KAPITEL IX

---

## Forebyggelse af olieforurening fra skibe

### Afsnit I Almindelige bestemmelser

- § 1 Definitioner
- § 2 Anvendelse
- § 3 Ækvivalens
- § 4 Syn
- § 5 Udstedelse af certifikat
- § 6 Udstedelse af certifikat af en anden regering
- § 7 Certifikatets udformning
- § 8 Certifikatets gyldighedsperiode

### Afsnit II Bestemmelser om kontrol med forurening, der hidhører fra

#### driften af skibe

- § 9 Kontrol med udtømning af olie
- § 10 Metoder til forebyggelse af olieforurening fra skibe,  
som befinder i særlige havområder
- § 11 Undtagelsesbestemmelser
- § 12 Modtageanlæg
- § 13 Olietankskibe med separate ballasttanke, tanke  
forbeholdt ren ballast og tankrensning med råolie
- § 13A Krav til olietankskibe med tanke for ren ballast
- § 13B Krav til tankrensning med råolie
- § 13C Eksisterende tankskibe i særlige farter
- § 13D Eksisterende olietankskibe med specielle  
ballastarrangementer

- § 13E Beskyttende placering af separate ballasttanke
- § 14 Adskillelse af olie og vandballast samt transport olie i  
forpeaktanke
- § 15 Opbevaring af olie om bord
- § 16 System til registrering og kontrol af olieudtømning samt  
udstyr til adskillelse af olie og vand
- § 17 Tanke til olierester (slam)
- § 18 Pumper-, rør- og udtømmningssystemer i olietankskibe
- § 19 Standardkobling
- § 20 Oliejournal
- § 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

- § 22 Havariantagelser
- § 23 Hypotetisk udstrømning af olie
- § 24 Begrænsning af størrelsen af lasttanke og disses  
arrangement
- § 25 Vandtæt inddeling og stabilitet

### *Indledning*

Bestemmelserne i kapitel IX 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) samt de seneste ændringer som er indeholdt i bilag I til resolution MEPC 14(20), og som træder i kraft den 7. januar 1986.

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. Samtidig har man markeret, hvilke af konventionens regler der ikke er en del af Skibstilsynets meddelelser B, men som henhører under andre myndigheders ressortområde.

De paragraffer, som er markeret med et S i margenen, henhører under Industriministeriet og administreres af Søfartsstyrelsen. Paragrafferne markeret med et M i margenen henhører under Miljøministeriet og administreres af Miljøstyrelsen.

§ 21, som er markeret med E i margenen, henhører under Energiministeriet og administreres af Søfartsstyrelsen.

De her omhandlede paragraffer træder i kraft ved de pågældende myndigheders ikraftsættelse af de relevante bekendtgørelser.

Den resterende del af kapitlet administreres af Søfartsstyrelsen.

Til opfyldelse af reglerne i MARPOL 73/78 har Industriministeriet 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. 426 af 7. september 1983.

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

Bekendtgørelse om modtageordninger for resten 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 havmiljøet, nr. 311 af 12. juni 1981.

## KAPITEL IX

### *Forebyggelse af olieforurening fra skibe*

Afsnit I Almindelige bestemmelser Side

---

§ 1 Definitioner

§ 2 Anvendelse

§ 3 Ækvivalens

§ 4 Syn

§ 5 Udstedelse af certifikat

§ 6 Udstedelse af certifikat af en anden regering

§ 7 Certifikatets udformning

§ 8 Certifikatets gyldighedsperiode

Afsnit II Bestemmelser om kontrol med forurening, der hidhører

fra driften af skibe

§ 9 Kontrol med udtømning af olie

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

§ 11 Undtagelsesbestemmelser

§ 12 Modtageanlæg

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

§ 13A Krav til olietankskibe med tanke for ren ballast

§ 13B Krav til tankrensning med råolie

§ 13C Eksisterende tankskibe i særlige farter

§ 13D Eksisterende olietankskibe med specielle  
ballastarrangementer

§ 13E Beskyttende placering af separate ballasttanke

§ 14 Adskillelse af olie og vandballast samt transport olie i

	forpeaktanke
§ 15	Opbevaring af olie om bord
§ 16	System til registrering og kontrol af olieudtømning samt udstyr til adskillelse af olie og vand
§ 17	Tanke til olierester (slam)
§ 18	Pumper-, rør- og udtømmningssystemer i olietankskibe
§ 19	Standardkobling
§ 20	Oliejournal
§ 21	Særlige bestemmelser for boreplatforme og andre platforme

## KAPITEL IX

### *Forebyggelse af olieforurening fra skibe*

#### Afsnit I Almindelige bestemmelser

##### § 1. Definitioner

I dette kapitel betyder:

1.

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

2.

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

3.

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

4.

»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« - jfr. 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 byggekontrakt 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 § 13, 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 § 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 udtømning af olie godkendt af administrationen, og det godtgøres, at systemet virker således, at udløbets olieindhold ikke er større end 1,5 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 procent af den totale længde målt på en vandlinie, som ligger 85 procent på den mindste dybde (moulded) over kølens overkant, eller længden fra forstævnens forkant til rorstammens midte på nævnte vandlinie, på hvilken længden måles, være parallel med konstruktionsvandlinien. Længden (L) måles i meter.

19.

»Forreste og agterste perpendikulærer« skal gå gennem yderpunkterne for og agter af længden (L). Den forreste perpendikulær skal gå gennem skæringspunktet mellem forkanten af stævnen og den 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 deplacement 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 §§ 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 § 13, stk. 1.

27.

Uanset bestemmelserne i stk. 7 forstås ved begrebet »eksisterende tankskib« i §§ 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 kulbrindeblanding, 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. **§ 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 kubikmeter eller derover, gælder bestemmelserne i §§ 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 kubikmeter, kan bestemmelserne i § 15, stk. 4, gælde i stedet for § 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 bilag anvendelse.

4.

- a) Ethvert hydrofol- eller luftpudefartøj samt andre typer fartøjer (nearsurface 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 § 5.
- c) Den administration, som meddeler 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. § 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 § 4. Syn**

1.

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

- a) Et første syn, før skibet sættes i fart, eller før det i § 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, der skal sikre, at konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder forskrifterne i dette kapitel.
- c) Mindst et mellemliggende syn i løbet af certifikatets gyldighedsperiode, der 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 eet sådant mellemliggende syn foretages i løbet af nogen enkelt gyldighedsperiode for et certifikat, skal det afholdes tidligst seks måneder før og senest seks måneder efter den midterste dato i certifikatets gyldighedsperiode. Det i henhold til § 5 udstedte certifikat skal forsynes med påtegning om sådanne mellemliggende syn.

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) Administrationen skal træffe foranstaltninger til uanmeldte eftersyn, der skal udføres i løbet af certifikatets gyldighedsperiode. Sådanne syn skal sikre, at skibet og dets udstyr i alle henseender vedbliver at være tilfredsstillende for den fart, skibet er beregnet til.

Disse eftersyn kan udføres af administrationens egne tilsynsmyndigheder eller af udpegede tilsynsførende eller anerkendte organisationer eller, når administrationen anmoder om det, af andre konventionslande. Hvor administrationen i henhold til bestemmelserne i stk. 1 indfører obligatoriske årlige syn, er de ovenfor anførte uanmeldte eftersyn ikke obligatoriske.

- c) 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 § 5.**

#### **Udstedelse af certifikat**

1.

Efter at der har været afholdt syn i overensstemmelse med § 4, skal der udstedes et internationalt certifikat, om forebyggelse af olieforurening til ethvert olietankskib på 150 bruttoregistertons og derover samt til ethvert andet skib på 400 bruttoregistertons 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 af administrationen eller af enhver person eller organisation, som er behørigt autoriseret af den. I alle tilfælde påtager administrationen sig det fulde ansvar for certifikatet. **S § 6. Udstedelse 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 § 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 §**

#### **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 § 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, dog således, at gyldighedsperioden, når det drejer sig om et olietankskib, der i et i § 13, stk. 9, nærmere anført begrænset tidsrum opererer med tanke forbeholdt ren ballast, ikke må overstige en sådan nærmere angivet periode.

2.

Et certifikat mister sin gyldighed, hvis der uden tilladelse fra administrationen er foretaget væsentlige ændringer i konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger eller materialer, bortset fra direkte udskiftning af sådant udstyr eller tilbehør, eller hvis mellemliggende syn som foreskrevet af administrationen i henhold til § 4, stk. 1, pkt. c) ikke foretages.

3.

Et certifikat, der er udstedt til et skib, mister også sin gyldighed, når skibet overføres til et andet lands flag. Et nyt certifikat må kun udstedes, når regeringen, der udsteder det nye certifikat, finder det godtgjort, at skibet fuldt ud opfylder kravene i § 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 § 9. Kontrol med udtømning af olie**

1.

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

- 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 60 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 § 15.
- b) for så vidt angår udtømning fra skibe på 400 bruttoregister tons og derudover, 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 befinder sig mere end 12 sømil fra nærmeste kyst,
  - 3) at skibet gør fart gennem vandet,
  - 4) at olieindholdet i udløbet er mindre end 100 ppm, og
  - 5) at skibet anvender et system til overvågning og kontrol af olieudtømning, olie/vandseparator, filterudstyr eller anden installation som foreskrevet i § 16.

## 2.

For så vidt angår et skib på mindre end 400 bruttoregister tons bortset fra et olietankskib, som befinder sig uden for et særligt område, 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 paragraf eller af § 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.

Bestemmelserne i stk. 1, pkt. b), finder ikke anvendelse på udtømning af behandlede olieholdige blandinger forudsat:

- a) at den olieholdige blanding ikke stammer fra lastpumperummets rendestene
- b) at den olieholdige blanding ikke indeholder olierester fra lasttankene
- c) at olieindholdet uden fortynding ikke overstiger 15 ppm, og
- d) at skibet anvender et filtersystem i overensstemmelse med § 16, stk. 7.

## 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 paragraf.

## 6.

De olierester, som ikke kan udtømmes i søen i overensstemmelse med stk. 1, 2 og 4, skal forblive om bord eller udtømmes i modtageanlæg. **M § 10.**

### Metoder til forebyggelse af olieforurening fra skibe, som befinder sig i særlige havområder

#### 1.

Disse regler omfatter de særlige havområder: Middelhavsområdet, østersøområdet, Sortehavsområdet, Rødehavsområdet Golfområdet og Adenbugten, 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).

2.

- a) Med forbehold af bestemmelserne i § 11 er enhver udtømmning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra olietankskibe og fra øvrige skibe på 400 bruttoregistertons og derover forbudt, medens skibet befinder sig i et særligt havområde.
- b) Enhver udledning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra et skib, der ikke er et tankskib, på under 400 bruttoregistertons er forbudt, medens skibet befinder sig i et særligt havområde, medmindre olieindholdet i udløbet uden fortynding ikke overstiger 15 ppm eller medmindre følgende betingelser alle er opfyldt:
  - 1) Skibet gør fart gennem vandet,
  - 2) olieindholdet i udløbet er mindre end 100 ppm og
  - 3) udtømningen foretages så langt fra land som praktisk muligt, men i intet tilfælde nærmere end 12 sømil fra nærmeste kyst.

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 rensed redestensvand fra maskinrum, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:
  - 1) Rdestensvandet må ikke stamme fra lastpumperum.
  - 2) Rdestensvandet 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 § 16, stk. 7.
  - 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 paragraf.
- 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 paragraf skal forhindre et skib på en rejse, hvoraf kun en del går gennem et særligt havområde, i at foretage en udtømmning uden for det særlige havområde i overensstemmelse med § 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 paragraf eller af § 9. 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 olieudtømmninger.

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 § 9. Konventionslande, hvis kystlinie grænser op til nogen af de særlige områder, der omfattes af dette punkt, kan dogfastsætte en dato tidligere end 1. januar 1977, men efter datoen for denne konventions ikrafttræden, fra hvilken denne paragrafs 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 reparations havne 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 områder 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 paragraf med hensyn til det pågældende område skal træde i kraft. Organisationens skal mindst tolv måneder inden denne dato underrette alle parter om den således fastsatte dato.
  - 4) I perioden mellem denne konventions ikrafttræden og den således fastsatte dato skal skibe under sejlads i det pågældende særlige område overholde bestemmelserne i § 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 paragrafs 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 § 12, være tilvejebragt inden 1. januar 1977 eller eet år efter, at denne konvention træder i kraft, hvis dette sker senere. **M § 11. Undtagelsesbestemmelser**

§§ 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 § 12. Modtageanlæg**



1.

Med forbehold af bestemmelserne i § 10 forpligter hvert konventionslands regering sig til at sørge for, at der ved olielasteterminaler, reparationshavne og i andre havne, hvor skibe har olierester til udtømmning, 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 1.200 sømil,
- b) alle havne og terminaler, hvor olie, bortset fra råolie i bulk, lastes med en gennemsnitsmængde af mere end 1.000 metriske tons pr. dag,
- c) alle havne, som har reparationsværfter eller tankrensingsanlæg,
- d) alle havne og terminaler, som betjener skibe, der er udstyret med slamtank(e) som foreskrevet i § 17,
- e) alle havne med henblik på modtagelse af olieholdigt vand fra rendestene og andre rester, som ikke kan udtømmes i henhold til § 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 § 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 § 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 § 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 § 17, fra alle skibe, som med rimelighed kan forventes at anløbe sådanne havne og terminaler.
- e) Alle anlæg, der i henhold til denne paragraf 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 § 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 paragraf, påstås at være utilstrækkelig, således at den kan underrette de pågældende parter herom. **S § 13. Olietankskibe med separate ballasttanke, tanke forbeholdt ren ballast og tankrensning med råolie**

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

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 midskibs (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 midskibs (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 § 15 og udledes i overensstemmelse med § 9. Bemærkning herom skal gøres i den krævede oliejournal, der henvises til i § 20.

4.

For så vidt angår nye råolietanke 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 § 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 § 13 B inden eet 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 § 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, jfr. 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 lasttankrensningsmetode, hvorunder der bruges tankrensning med råolie i overensstemmelse med § 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 tankrensningsmetode baseret på råolie, i det følgende tidsrum operere med tanke forbeholdt ren ballast i henhold til bestemmelserne i § 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 § 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. **§ 13 A. Krav til olietankskibe med tanke forbeholdt ren ballast**

1.

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

2.

Arrangementet og arbejdsgang i forbindelse med tanke forbeholdt ren ballast skal opfylde de krav, der stilles i administrationen. Sådanne krav skal indeholde mindst alle bestemmelserne i »Specifikationer og Olietankskibe med Tanke Forbeholdt Ren Ballast«, som vedtoges af den internationale konference om tankskibssikkerhed og forebyggelse af forurening, 1978, ved Resolution 14, og som kan revideres af organisationen.

3.

Ethvert olietankskib, der operere 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.

4.

Ethvert olietankskib, der operere 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. **§ 13 B. Krav til tankrensning med råolie**

1.

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

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 vedtoges 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. **S § 13 C. Eksisterende tankskibe i særlige farter**

1.

Under forbehold af bestemmelserne i stk. 2 finder § 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 § 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 forhold af undtagelserne i § 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 paragraf, 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 § 13 D. 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 § 13, stk. 2, anførte krav til dybgang og trim, skal det anses for at opfylde de i § 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 § 9 og under iagttagelse af forskrifterne i § 15, og oplysning herom skal indføres i den krævede oliejournal, der henvises til § 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. § 13 E. 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 § 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:

$$\sigma_{PAc} + \sigma_{PAJ} (Lt (B + 2D))$$

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

$PAJ$  = 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 §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 paragraf, 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:

$$J - (a - 0c + 0s) \text{ eller } 0,2$$

-----

$$4 \quad 0A$$

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

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

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

For mellemliggende dødvægtsværdier bestemmes

værdien af » $a$ « ved lineær interpolation

$0c$  = som defineret i § 23, stk. 1, pkt. a)

oc = som defineret i § 23, stk. 1, pkt. b)

os = den tilladelige olieudstrømning som foreskrevet i § 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 kimmingen og - for så vidt angår mindstebredden - klar af et eventuel afrundet dækshjørne. **S § 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 bruttoregistertons og derover, som ikke er olietankskibe, eller i nye olietankskibe på 150 bruttoregistertons 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 § 9 ved benyttelse af det udstyr, der er nærmere anført i § 16, stk. 2; oplysning herom skal indføres i oliejournalen.

3.

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

4.

I et skib på 400 bruttoregistertons 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 § 15. Opbevaring af olie om bord**

1.

Med forbehold af bestemmelserne i stk. 5 og 6 skal olietankskibe på 150 bruttoregistertons 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 ballastrester 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 § 9.
- c) Sloptankanlæggene eller kombinationen af sloptanke skal have en kapacitet, der er tilstrækkelig til at rumme affaldet fra tankrensningen, olierester og rester fra snavset ballast. Den samlede kapacitet af sloptanken eller sloptankene må ikke være mindre en 3% af skibets olielastkapacitet. Dog kan administrationen tillade:
  - 1) 2% i olietankskibe, hvor tankrensningsanlæggene er udformet således, at når sloptanken eller -tankene een 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 § 13, eller hvor der er installeret tankrensningssystem for anvendelse af råolie i overensstemmelse med § 13 B. 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 ekstravand 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.

1. Olietankskibe på 150 tons og derover, hvis køl er lagt eller som befinder sig på et tilsvarende byggestadium den 2. oktober 1986 eller senere, skal opfylde resolution A 586(14) vedrørende afprøvning og installation af udstyr til overvågning og kontrol af olieudtømmning fra olietankskibe.

2. Udstyr som opfylder resolution A 393(X), og som er bestilt inden den 18. juli 1986 til anvendelse i et bestemt olietankskib, tillades dog installeret, uanset om kølen er lagt efter den 2. oktober 1986.

3. Eksisterende olietankskibe, som jfr. bestemmelserne i Annesx I, regel 15(1), skal have installeret udstyr i henhold til resolution A 393(X) inden 2. oktober 1986, kan af direktoratet få yderligere udsættelse med installationen indtil 2. oktober 1987, såfremt det kan godtgøres, at der inden den 2. oktober 1986 er bestilt udstyr, som opfylder resolution A 586(14).

3.

- a) Der skal installeres et af administrationen godkendt system til registrering og kontrol af olieudtømmning. Ved vurderingen af den type olieindholdsmåler, der skal indbygges i systemet, skal administrationen tage hensyn til den af organisationen anbefalede specifikation (\* 2).

Systemet skal være forsynet med en skriver, som fortløbende registrerer udtømmningen 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 olieudtømmningen skal træde i funktion, når der foretages udtømmning i søen, og det skal være så effektivt, at det sikres, at enhver udtømmning af olieholdige blandinger automatisk standses, når den øjeblikkelige udtømningshastighed af olie overstiger den, der er tilladt i henhold til § 9, stk. 1, pkt. a). Enhver funktionsfejl i registrerings- og kontrolsystemet skal standse udtømmningen og skal indføres i oliejournalen. Et manuelt alternativt system skal forefindes og kan benyttes i tilfælde af sådan funktionsfejl, men den defekte enhed skal istandsættes, 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 IMO (\* 3). 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 udtømmning 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 § 9 (\* 4).

4.

Bestemmelserne i stk. 1, 2 og 3 finder ikke anvendelse på olietankskibe på under 150 bruttoregister tons, for hvilke kontrollen med udtømmning af olie i henhold til § 9 skal foretages ved opbevaring af olie om bord med påfølgende udtømmning af alt olieholdigt rens vand til et modtageanlæg. Den samlede mængde olie og vand, der medgår til rensning og returneres til en lagertanke, skal indføres i oliejournalen. Den samlede mængde skal udtømmes i modtageanlæg, medmindre der træffes fyldestgørende foranstaltninger, der sikrer, at enhver udtømmning i havet registreres effektivt på en sådan måde, at § 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, at de anlæg, der er til rådighed for modtagelsen af sådanne olieholdige blandinger er tilstrækkelige.
- 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 er henvist til i §§ 13 C, stk. 1 og som er beskæftiget i særlige farter og hvor kravene i § 13 C, 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 § 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 foretages i overensstemmelse med fremgangsmåder, som er fastsat af organisationen, og som skal opfylde betingelserne i § 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 § 9. Rester af disse produkter skal opbevares om bord og alt rensvand, som er blevet forurenet af produkterne, skal afleveres til modtageanlæg i land. **S § 16. System til registrering og kontrol af olieudtømning samt udstyr til adskillelse af olie og vand**

### 1.

Ethvert skib på 400 bruttoregister tons og derover, men mindre end 10.000 bruttoregister tons, skal være forsynet med olie/vand-separationsudstyr (100 ppm udstyr), som opfylder bestemmelserne i stk. 6. Ethvert sådant skib, som fører store mængder brændselolie, skal opfylde stk. 2 eller § 14, stk. 1.

### 2.

Ethvert skib på 10.000 bruttoregister tons og derover skal enten være forsynet:

- a) med olie/vand-separationsudstyr, som opfylder bestemmelserne i stk. 6 samt et system til registrering og kontrol af olieudtømning, der opfylder bestemmelserne i stk. 5, eller
- b) med et filterudstyr (15 ppm udstyr), der opfylder bestemmelserne i stk. 7.

### 3.

- a) Administrationen kan fravige kravene i stk. 1 og 2 for ethvert skib, der udelukkende er beskæftiget i:
  - i) farter inden for særlige havområder, eller



- ii) farter uden for særlige havområder, men inden for 12 sømil fra nærmeste kyst hvor skibet er beskæftiget i:
- 1) farter mellem havne eller terminaler i et land, som har tiltrådt konventionen, eller
- 2) begrænsede farter som bestemmes af administrationen under forudsætning af, at følgende betingelser er opfyldt:
- iii) at skibet er forsynet med en tank til opbevaring af olieholdigt rendestensvand, som er af tilstrækkelig størrelse og som er til administrationens tilfredshed
- iv) at det olieholdige rendestensvand opbevares om bord for senere aflevering til modtageanlæg
- v) at administrationen har afgjort at der er tilstrækkelig modtageanlæg i et tilstrækkeligt antal havne eller terminaler, som skibet anløber
- vi) at der ved påtegning i det internationale certifikat om forebyggelse af olieforurening, når dette er krævet, angives at skibet udelukkende er beskæftiget i farter som angivet i stk. a), pkt. i) eller stk. a) pkt. ii) 2), og
- vii) at mængden af det olieholdige rendestensvand samt dato og afleveringshavn angives i oliejournalen.
- b) Administrationen skal påse, at skibe på mindre end 400 bruttoregister tons, 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 § 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 kubikmeter 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 smøreløser, skal være forsynet med slamtanke i overensstemmelse med § 17, stk. 3.*

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

.2 *Eksisterende skibe under 24 meters længde er undtaget fra at opfylde udstyrskravene i dette kapitel. Uanset denne undtagelse skal udtømningskravene i regel 9 og 10 opfyldes i forbindelse med udtømning af lænsevand i havet.*

4.

For eksisterende skibe træder kravene i stk. 1, 2 og 3 i kraft tre år efter datoen for MARPOL-konventionens ikrafttræden.

5.

Et system til registrering af og kontrol med olieudtømning skal være af en konstruktion, som er godkendt af administrationen. Ved vurderingen af den type olieindholdsmål, 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 olieindholdet i ppm. De registrerede oplysninger skal kunne bestemmes med hensyn til klokkeslæt og dato og skal opbevares i mindst tre år. Systemet til registrering og kontrol skal træde i funktion, når der foretages udtømning i

havet, og det skal være så effektivt, at det sikres, at enhver udtømning af olieholdige blandinger automatisk standses, når indholdet af olie i udløbet overstiger det, der er tilladt i henhold til § 9, stk. 1, pkt. b). Enhver funktionsfejl i registrerings- og kontrolsystemet skal standse udtømningen og skal indføres i oliejournalen. Den defekte enhed skal istandsættes, før skibet påbegynder sin næste rejse, medmindre det sejler til en reparationshavn.

Eksisterende skibe skal overholde alle ovenfor nærmere anførte bestemmelser, dog således at standsningen af udtømningen kan udføres manuelt.

6.

En olie/vand-separator som er omtalt i stk. 1) og stk. 2) pkt. a) skal være af en konstruktion, som er godkendt af administrationen, og som vil sikre, at enhver olieholdig blanding, som udtømmes i havet efter at have passeret separatoren, har et olieindhold af ikke over 100 ppm. Ved vurderingen af konstruktionen af sådant udstyr skal administrationen tage hensyn til den af organisationen anbefalede specifikation \*).

7.

Det oliefiltreringssystem, der er omtalt i stk. 2, pkt. b) skal være af en konstruktion, der 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 af ikke over 15 ppm. Det skal være forsynet med alarmsystemer, der angiver, når dette niveau ikke kan holdes. Ved vurderingen af konstruktionen af sådant udstyr skal administrationen tage hensyn til den af organisationen anbefalede specifikation \*). Skibe under 10.000 bruttoregister tons skal opfylde kravet om alarmsystemer, så vidt det er praktisk muligt, dog undtaget skibe, der medfører store oliemængder samt de skibe, der er omtalt i § 10, stk. 3), pkt. b).

8.

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

200-	499 GT	0,25 m <sup>3</sup> /time
500-	1.500 GT	0,5 m <sup>3</sup> /time
1.600-	4.999 GT	1,0 m <sup>3</sup> /time
5.000-	29.999 GT	2,5 m <sup>3</sup> /time
30.000 GT og derover		5,0 m <sup>3</sup> /time

*Søfartsstyrelsen kan tillade, at de nævnte kapaciteter reduceres, når forholdene efter Søfartsstyrelsens opfattelse taler derfor.*

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

#### **S § 17. Tanke til olierester (slam)**

1.

Ethvert skib på 400 bruttoregister tons 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.

*Minimumskapacitet for tanke til olierester (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<sub>1</sub> = 0,01 for skibe, som anvender tung brændselsolie til fremdrift, der behandles om bord (renses og 0,0005 for skibe, som anvender diesellole til fremdrift eller skibe, hvor den tunge brændselsolie ikke behandles (renses om bord)). C = Dagligt brændselsolieforbrug. D = Den maksimale sejltid i dage mellem havne, hvor modtagefaciliteter forefindes, såfremt dette ikke erkendt, minimum 30.*

- b) For skibe, som er forsynet med udstyr om bord, der er anerkendt af direktoratet til bortskaffelse af olieslam, kan slamtankens kapacitet  $V_1$  ansættes til 1 kbm for skibe på 400 brt og derover, og 2 kbm for skibe på 400 brt 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 brændselsolie, og  $0,005$  for skibe, som anvender dieselolie.  $B$  = Kapaciteten af vandballasttanke, som også kan anvendes til brændselsolie.

### § 18. Pumper, rør- og udtømningsystemer 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 udtømning i havet af ballastvand eller olieforurenede vand fra lasttankområdet i henhold til § 9 eller § 10 ledes til åbent dæk eller til skibssiden over vandlinien i dybeste ballastkondition. Andre rørsystemer, der muliggør udtømning i henhold til stk. 6, litra a-e, kan tillades.

3.

I nye olietankskibe skal udtømning i havet af ballastvand eller olieforurenede vand fra lasttankområder, med undtagelse af udtømning 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 udtømningen behøver ikke at være anbragt ved overvågningsstedet, hvis det er et sikkert kommunikationssystem, for eksempel telefon- eller radiokontakt, mellem observationsstedet og det sted, hvorfra udtømningen 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 udføres 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 kunnell 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 udtømningen 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 udtømningen under vandlinien, forudsat at overfladen på ballastvandet har været kontrolleret umiddelbart inden udtømningen 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 udtømningen under vandlinien, forudsat at udtømningen overvåges i henhold til § 13 A, 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 § 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 udtømmningen, 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 § 19. Standardkobling**

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

Standarddimensioner for flanger til udtømningsledninger

Beskrivelse

Dimension

Udvendig diameter

215 mm

Indvendig diameter

I henhold til rørets udvendige diameter

Boltringen diameter

183 mm

Flangeudskæringer

6 huller, 22 mm i diameter, anbragt med  
lige store mellemrum på en boltring af  
oven nævnte 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 antal og diameter 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 § 20. Oliejournal

1.

Ethvert olietankskib på 150 bruttoregister tons og derover og ethvert andet skib på 400 bruttoregister tons og derover, som ikke er et olietankskib, skal være forsynet med en oliejournal I (maskinrumsoperationer). Ethvert olietankskib på 150 bruttoregister tons 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 brændsloptanke.
  - 2) Lænsning af snavset ballast eller tankrensevand fra de und er 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 tank e 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 § 11, eller såfremt der sker en udtømning af olie som følge af ulykke eller anden uforudset omstændighed, som ikke er undtaget i nævnte paragraf, 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 (1973, 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 bilag, mens skibet ligger i en af dets havne eller ved en af dets olieterminaler og til at tage en afskrift af enhver indførelse i journalen samt til at forlange, at skibsføreren attesterer afskriftens rigtighed. Enhver sådan afskrift, der er blevet bekræftet af skibsføreren som værende en rigtig afskrift af en indførelse i skibets oliejournal, skal kunne fremlægges i enhver retssag som bevis for de kendsgerninger, der er angivet i indførelsen. Den kompetente myndigheds eftersyn af oliejournalen og udfærdigelse af en bekræftet afskrift i henhold til dette stykke skal udføres så hurtigt som muligt og må ikke medføre unødigt forsinkelse for skibet. **S § 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 bruttoregister tons og derover end olietankskibe, dog således at

- a) de, så vidt det er praktisk muligt, skal være udstyret med de installationer, der kræves i § 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 særligt havområde skal, medmindre andet følger af bestemmelserne i § 11, udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger være forbudt, undtagen når udtømningens olieindhold uden fortynding ikke overstiger 15 ppm.
- d) olieholdige blandinger må ikke udtømmes fra stationære platforme undtagen såfremt udtømningen sker i henhold til § 11 eller såfremt den olieholdige blanding uden fortynding og med et olieindhold der ikke overstiger 100 ppm udtømmes uden for særlige havområder i en afstand af over 12 sømil fra nærmeste land. Hvis der imidlertid findes strengere nationale regler for det pågældende område (100 ppm kriteriet) er det disse regler, som er gældende.

#### Officielle noter

(\* 1) Dette gælder ikke for dansk søterritorium, hvor enhver form for olieudtømning er forbudt, jfr. § 9 i lov nr. 130 af 9. april 1980 om beskyttelse af havmiljøet.

(\* 2) Der henvises til »Rekommandation vedrørende internationale funktionsspecifikationer for olieseparatorer og olieindholdsmålere«, som blev vedtaget af organisationen ved Resolution A. 393(X).

(\* 3) Der henvises til IMO Resolution A. 496(XII).

(\* 4) Der henvises til »Clean Seas Guide for Oil Tankers« udgivet af the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

## 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

