



Senere ændringer til forskriften



[Se detaljeret overblik](#)



[BEK nr 9976 af 15/12/1998](#)

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

(* 1) Søfartsstyrelsens Meddelelser E i sin helhed findes ved følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives "meddelelser e"

(* 4) Listen over olier skal ikke nødvendigvis betragtes som udtømmende.

(* 3) Der henvises til 'Rekommandation vedrørende internationale funktionsspecifikationer for olieseparatorer og olieindholdsmålere', som blev vedtaget af IMO ved resolution A. 393(X).

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

(* 1) Søfartsstyrelsens Meddelelser E i sin helhed findes ved følgende søgning: I feltet "Forskriftens titel" skrives 'meddelelser e'

FSK nr 60258 af 23/07/1990

Erhvervsministeriet

[Yderligere oplysninger >](#)

Søfartsstyrelsens Meddelelser E. Forskrifter for bygning og udstyr m.v. for fiskeskibe. Kapitel E XX, 1. august 1989 (* 1)

KAPITEL XX

Forebyggelse af olieforurening fra skibe

20.100 Almindelige bestemmelser

.110 Indledning

.120 Definitioner

.130 Anvendelse

.140 Ækvivalens

.150 Syn

.160 Udstedelse af certifikat

.170 Certifikatets gyldighedsperiode

20.200 Bestemmelser om kontrol med forurening, der hidrører fra

driften af skibe

.210 Kontrol med udtømning af olie

.220 Metoder til forebyggelse af olieforurening fra skibe, som

befinder sig i særlige områder

.230 Undtagelsesbestemmelser

.240 Adskillelse af olie og vandballast samt transport af olie i

forpeaktanke

.250 System til registrering og kontrol af olieudtømning samt

udstyr til adskillelse af olie og vand

.260 Tanke til olierester (slam)

.270 Standardkobling

.280 Oliejournal

Tillæg I Liste over olier

KAPITEL XX

Forebyggelse af olieforurening fra skibe


20.100 Almindelige bestemmelser

20.110 Indledning.


.111 Bestemmelserne i kapitel XX er udformet på baggrund af bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe - 1973 MARPOL-konventionen - med de seneste ændringer, som blev vedtaget den 7. september 1984 ved resolution MEPC 14(20), dog således at alle bestemmelser vedrørende olietankskibe ikke er medtaget.

Bestemmelserne i pkt. 20.200-20.240, 20.253.3-20.258 og 20.263 samt tillæg I gælder for skibe under 400 bruttoregister tons.

.112 Uanset at konventionens regler administreres og dermed sættes i kraft af forskellige myndigheder, har man, bl.a. efter ønske fra skibsfartserhvervet, optrykt konventionens regler som en helhed for de skibe, som er omfattet af dette kapitel. Samtidig har man markeret, hvilke af konventionens regler der ikke er en del af Søfartsstyrelsens Meddelelser E, men som henhører under andre myndigheders ressortområde.

.113 De regler, som er markeret med  i marginen, henhører under Industriministeriet og administreres af

Dette billede er ikke indlagt

Søfartsstyrelsen. Reglerne markeret med en  i marginen henhører under Miljøministeriet og administreres af

Dette billede er ikke indlagt

Miljøstyrelsen.

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

.115 Den resterende del af kapitlet administreres af Søfartsstyrelsen og trådte i kraft den 2. oktober 1983.

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

.1 Industriministeriet:

Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 463 af 29. juli 1988 om syn og certifikater m.v.

.2 Miljøministeriet:

1. Bekendtgørelse om ikrafttræden af visse bestemmelser i lov om beskyttelse af havmiljøet, nr. 524 af 3. december 1980.
2. Bekendtgørelse om udtømning af olie fra maskinrummets rendestene på skibe i særlige havområder, nr. 426 af 7. september 1983.
3. Bekendtgørelse om anvendelse af kontrolsystemer til forebyggelse af olieforurening fra fiskeskibe, nr. 427 af 7. september 1983.
4. Bekendtgørelse om anvendelse af oliejournal, nr. 428 af 7. september 1983.
5. Bekendtgørelse om modtageordninger for rester og blandinger af olie, kloakspildevand samt affald i danske havne, nr. 429 af 7. september 1983.
6. Bekendtgørelse om særlige havområder, nr. 180 af 15. april 1981.
7. Bekendtgørelse om indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet, nr. 311 af 12. juni 1981.
8. Bekendtgørelse om henlæggelse af opgaver og beføjelser efter lov om beskyttelse af havmiljøet til Miljøstyrelsen, nr. 525 af 3. december 1980.
9. Bekendtgørelse om ikrafttræden af visse bestemmelser i lov om beskyttelse af havmiljøet, nr. 425 af 7. september 1983.

.3 Endvidere skal opmærksomheden henledes på kapitel 5 om kloakspildevand i lov om beskyttelse af havmiljøet, som blev sat i kraft den 3. maj 1981 for østersområdet samt danske farvande.

20.120 Definitioner (gældende for dette kapitel).

.121 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 hjælpemaskineri i det skib, som fører sådan olie.

.4 »Nyt skib« -

- 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.

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

.6 »Større ombygning« - en ombygning af et eksisterende skib, som

- 1) i væsentligt omfang ændrer skibets dimensioner eller lasteevne eller
- 2) ændrer skibets type eller
- 3) efter Søfartsstyrelsens opfattelse tjener det formål at forlænge skibets levetid væsentligt eller
- 4) på anden måde ændrer skibet, således at det, såfremt det var et nyt skib, ville komme under de bestemmelser i dette kapitel, der ikke finder anvendelse på skibet som eksisterende skib.

.7 »Nærmeste kyst«. Udtrykket »fra nærmeste kyst« betyder fra den basislinie, hvorfra det pågældende territoriums ydre territorialfarvand er fastsat i overensstemmelse med international ret.

.8 »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 pkt. 20.220.

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

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

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

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

.13 »Separat ballast« - ballastvand, som er tilført en tank, som er fuldstændig adskilt fra 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.

.14 »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.

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

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

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

20.130 Anvendelse.

.131 Medmindre andet er udtrykkeligt bestemt, gælder dette kapitel for alle skibe, som er omfattet af disse forskrifter.

.132 Ethvert hydrofoil- eller luftpudefartøj samt andre typer fartøjer (nearsurface fartøjer, undervandsfartøjer osv.), hvis konstruktionsmæssige forhold er således, at de gør anvendelsen af bestemmelserne i pkt. 20.200 angående konstruktion og udstyr urimelig eller upraktisk, kan af Søfartsstyrelsen 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.

20.140 Ækvivalens.

.141 Søfartsstyrelsen kan tillade, at ethvert tilbehør, materiale, indberetning 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 Søfartsstyrelsen må ikke omfatte substituering af operationelle metoder til gennemførelse af kontrol med udtømning af olie som ækvivalende med de udformnings- og konstruktionsmæssige egenskaber, som er foreskrevet i dette kapitel.

.142 Søfartsstyrelsen, 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.



20.150 Syn.

.151 Ethvert skib på 400 bruttoregister tons og derover, som er omfattet af dette kapitel, skal underkastes nedenfor anførte syn:

.1 Et første syn, før skibet sættes i fart, eller før det i pkt. 20.160 foreskrevne certifikat udstedes første gang, som skal omfatte et fuldstændigt syn af dets konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer. Dette syn skal sikre, at konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder de pågældende forskrifter i dette kapitel.

.2 Periodiske syn med mellemrum, som ikke overstiger 5 år, der skal sikre, at konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger og materialer fuldt ud opfylder forskrifterne i dette kapitel.

.3 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 separation af olieholdigt vand og oliefiltreringsanlæg, fuldstændig opfylder de pågældende forskrifter i dette kapitel og er i god driftsmæssig stand. Det mellemliggende syn skal foretages i løbet af certifikatets gyldighedsperiode tidligst seks måneder før og senest seks måneder efter den midterste dato i certifikatets gyldighedsperiode. Det i henhold til pkt. 20.160 udstedte certifikat skal forsynes med påtegning om sådanne mellemliggende syn.

.4 Årlige syn i løbet af certifikatets gyldighedsperiode, der skal sikre, at skibet og dets udstyr i alle henseender vedbliver at være tilfredsstillende for den fart, skibet er beregnet til. Årligt syn skal finde sted inden for en periode af 3 måneder på hver side af årsdagene for certifikatets udstedelse. Det i henhold til pkt. 20.160 udstedte certifikat skal forsynes med påtegning om sådanne årlige syn.

.152 .1 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.

.2 Efter at et syn af et skib i henhold til pkt. 20.151 er blevet afsluttet, må der ikke uden Søfartsstyrelsens godkendelse foretages nogen ændring i konstruktion, udstyr, anlæg, tilbehør, anordninger eller materialer, som omfattes af synet, bortset fra direkte udskiftning af sådant udstyr og tilbehør.

.3 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 Søfartsstyrelsen, som skal foranledige undersøgelser iværksat til konstatering af, om det er nødvendigt at foretage et syn som foreskrevet i pkt. 20.151.



Udstedelse af certifikat.

.161 Efter at der har været afholdt syn i overensstemmelse med pkt. 20.150, skal der udstedes et certifikat om forebyggelse af olieforurening til ethvert skib på 400 bruttoregister tons og derover, som er omfattet af dette kapitel.

Et sådant certifikat udstedes af Søfartsstyrelsen.



20.170 Certifikatets gyldighedsperiode.

.171 Søfartsstyrelsen udsteder certifikat om forebyggelse af olieforurening for en periode på fem år fra udstedelsesdatoen.

.172 Et certifikat mister sin gyldighed, hvis der uden tilladelse fra Søfartsstyrelsen 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 Søfartsstyrelsen i henhold til pkt. 20.151. 3, ikke foretages.

.173 Et certifikat, der er udstedt til et skib, mister også sin gyldighed, når skibet overføres til et andet lands flag.

20.200 Bestemmelser om kontrol med forurening, der hidrører fra driften af skibe



20.210 Kontrol med udtømning af olie.

.211 Med forbehold af bestemmelserne i pkt. 20.220 og pkt. 20.230 er enhver udtømning i søen af olie eller olieholdige blandinger fra skibe, som opfattes af dette kapitel, forbudt, medmindre følgende betingelser alle er overholdt (* 2), for så vidt angår udtømning fra maskinrumsrendestene fra skibe på 400 bruttoregister tons og derover:

.1 at skibet ikke befinder sig inden for et særligt område,

.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 olietømning, et apparat til separering af olieholdigt vand samt et oliefiltreringssystem eller anden installation som foreskrevet i pkt. 20.250.

.212 Et skib på mindre end 400 bruttoregister tons, som er omfattet af disse forskrifter, skal, så vidt det er praktisk muligt og rimeligt, forsynes med installationer, der sikrer opbevaringen af olierester om bord og udtømning af dem i modtageanlæg eller i søen i overensstemmelse med forskrifterne i pkt. 20.211.

.213 Bestemmelserne i pkt. 20.211 finder ikke anvendelse på udtømning af olieholdige blandinger, som uden fortynding har et olieindhold, der ikke overstiger 15 ppm, når skibet anvender et filtreringssystem, som opfylder bestemmelserne i pkt. 20.257.

.214 Når som helst der observeres synlige spor af olie på eller under havunderfladen i umiddelbar nærhed af et skib eller i dets kølvand, bør Søfartsstyrelsen i den udstrækning, det er muligt, straks undersøge sagen med henblik på konstatering af eventuel overtrædelse af pkt. 20.210.

Undersøgelserne bør i særlig grad omfatte vind-, sø- og strømforhold, skibets kurs og fart, om andre mulige årsager til de synlige spor findes i området samt relevante registrerede olieudtømninger.

.215 Ingen udtømninger 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.

.216 De olierester, som ikke kan tømmes i søen i overensstemmelse med pkt. 20.211, 20.212 og 20.214, skal opbevares om bord og afleveres til modtageanlæg.



20.220 Metoder til forebyggelse af olieforurening fra skibe, som befinder sig i særlige områder.

.221 Disse regler omfatter østersøområdet, der er defineret som følger:

Ved østersøområdet forstås den egentlige Østersø med Den botniske Bugt, Den finske Bugt og indsejlingen til Østersøen afgrænset i Skagerrak af Skagens breddegrad ved 57 grader 44 minutter i nordlig bredde.

.222 .1 Med forbehold af bestemmelserne i pkt. 20.230 er enhver udtømning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra skibe på 400 bruttoregister tons og derover forbudt, medens skibet befinder sig i et særligt område.

.2 Enhver udledning i havet af olie eller olieholdige blandinger fra et skib på under 400 bruttoregister tons, der er omfattet af disse forskrifter, er forbudt, medens skibet befinder sig i et særligt område, 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.

.223 .1 Bestemmelserne i pkt. 20.222 gælder ikke for udledning af separat ballast.

.2 Bestemmelserne i pkt. 20.222.1, gælder ikke for udledning af rensset rendestensvand fra maskinrum, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:

.1 skibet skal gøre fart gennem vandet,

.2 olieindholdet i udløbet må uden fortynding ikke overstige 15 ppm,

.3 skibet anvender et filtersystem, som opfylder bestemmelserne i pkt. 20.257, og

.4 filtersystemet skal være forsynet med en stopanordning, der automatisk standser udledningen, hvis olieindholdet i udløbet overstiger 15 ppm.

.224 .1 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 pkt. 20.220.

.2 Olierester, som ikke kan udledes i havet i overensstemmelse med bestemmelserne i pkt. 20.222 og 20.223, skal opbevares om bord og afleveres til modtageanlæg.

.225 Intet i denne regel skal forhindre et skib på en rejse, hvoraf kun en del går gennem et særligt område, i at foretage en udtømning uden for det særlige område i overensstemmelse med pkt. 20.210.

.226 Når som helst der observeres synlige spor af olie på eller under havoverfladen i umiddelbar nærhed af et skib eller i dets kølvand, bør Søfartsstyrelsen i den udstrækning, det er muligt, straks undersøge sagen med henblik på konstatering af eventuel overtrædelse af pkt. 20.210 eller pkt. 20.220. 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.



Dette billede er ikke indlagt

20.230 Undtagelsesbestemmelser.

.231 Pkt. 20.210 og 20.220 finder ikke anvendelse på:

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

.2 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 skødeløst og med viden om, at der sandsynligvis ville opstå skade, eller

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



20.240 Adskillelse af olie og vandballast samt transport af olie i forpeaktanke.

.241 Bortset fra bestemmelserne i pkt. 20.242 må ballastvand ikke føres i nogen brændselsolietank i skibe på 4000 bruttoregister tons og derover. I øvrige skibe skal denne bestemmelse opfyldes, hvor det er rimeligt og praktisk muligt.

.242 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 pkt. 20.210 ved benyttelse af det udstyr, der er nærmere anført i pkt. 20.252; oplysning herom skal indføres i oliejournalen.

.243 I et skib, som er omfattet af disse forskrifter, på 400 bruttoregister tons og derover, for hvilket byggekontrakt er oprettet efter den 1. januar 1982 eller i, 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.

.244 Bestemmelsen i pkt. 20.243 skal følges af andre skibe, for så vidt det er rimeligt og praktisk muligt.



20.250 System til registrering og kontrol af olieudtømning samt udstyr til adskillelse af olie og vand.

.251 Ethvert skib, som er omfattet af disse forskrifter, på 400 bruttoregister tons og derover skal være forsynet med olie/vand-separator eller et filtreringssystem, som opfylder kravene i pkt. 20.256. Ethvert sådant skib, som fører store mængder brændselsolie, skal opfylde pkt. 20.252 eller pkt. 20.242.

.252 Ethvert skib med en bruttotonnage på 400 og derover, som er omfattet af disse forskrifter, og som fører ballast i brændselsolietanke, skal:

.1 udover det i pkt. 20.251 krævede være forsynet med et system til registrering og kontrol af olieudtømning, der opfylder bestemmelserne i pkt. 20.255, eller

.2 som alternativ til kravene i pkt. 20.251 og 20.252 være forsynet med en olie/vand-separator, der opfylder bestemmelserne i pkt. 20.256, samt et effektivt filtreringssystem, der opfylder bestemmelserne i pkt. 20.257.

.253 .1 Søfartsstyrelsen kan fravige kravene i pkt. 20.251 og 20.252 for skibe, der opfylder følgende betingelse:

Skibene må kun sejle i særlige havområder eller i dansk territorialfarvand og skal være forsynet med opbevaringstanke af en størrelse fastsat af Søfartsstyrelsen. Alt olieholdigt rendestensvand skal opbevares heri og afleveres til modtageanlæg.

.2 Søfartsstyrelsen skal påse, at skibe med en bruttotonnage på mindre end 400, for så vidt det er praktisk muligt, er forsynet med udstyr til opbevaring af olie eller olieholdige blandinger om bord eller til udtømning af sådanne i henhold til pkt. 20.210 og 20.220.

.3 For at opfylde bestemmelserne i pkt. 2 skal følgende opfyldes: Nye skibe med en bruttotonnage på under 400 samt eksisterende skibe med en bruttotonnage på under 400, men over 24 meters længde, skal være forsynet med:

.1 en landtilslutning med pumpe og et olie/vandseparatoringssystem samt eventuelt alarmudstyr, som gør det muligt at behandle det olieholdige vand fra maskinrummets rendestene og udtømme dette i overensstemmelse med bestemmelserne i pkt. 20.210 og 20.220, eller

.2 en opbevaringstank på mindst 1 m³ samt pumpe og landtilslutning, således at det olieholdige vand fra maskinrummets rendestene kan opbevares om bord for senere aflevering til modtageanlæg i land, eller

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

.4 Alle skibe, som anvender centrifuger eller lignende til behandling af brændsels- og smøreolier, skal være forsynet med slamtanke i overensstemmelse med pkt. 20.263; eksisterende skibe skal opfylde bestemmelserne senest den 2. oktober 1989.

.5 Eksisterende skibe under 24 meters længde er undtaget fra at opfylde udstyrskravene i dette kapitel. Uanset denne undtagelse skal udtømningskravene i pkt. 20.210 og 20.220 opfyldes i forbindelse med udtømning af lænsevand i havet.

.254 For eksisterende skibe med en bruttotonnage på 400 og derover trådte kravene i pkt. 20.251, 20.252 og 20.253 i kraft den 2. oktober 1986.

.255 Et system til registrering af og kontrol med olieudtømning skal være af en konstruktion, som er godkendt af Søfartsstyrelsen. Ved vurderingen af den type olieindholdsmåler, der skal indbygges i systemet, skal Søfartsstyrelsen tage hensyn til den af IMO anbefalede specifikation. (* 3) 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 pkt. 20.211. 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.

.256 En olie/vand-separator eller et oliefiltreringssystem skal være af en konstruktion, som er godkendt af Søfartsstyrelsen, og skal være så effektiv, at enhver olieholdig blanding, som udtømmes i havet efter at have passeret separatoren eller filtreringssystemet, har et olieindhold af ikke over 100 ppm. Ved vurderingen af konstruktionen af sådant udstyr skal Søfartsstyrelsen tage hensyn til den af organisationen anbefalede specifikation. (* 3)

.257 Det oliefiltreringssystem, der er omtalt i pkt. 20.252.2, skal være af en konstruktion, der er godkendt af Søfartsstyrelsen, og det skal være så effektivt, at det kan behandle det olieblandede vand fra separationssystemet på en sådan måde, at olieindholdet i udløbet ikke overstiger 15 ppm. Det skal være forsynet med alarmsystemer, der angiver, når dette niveau ikke kan holdes.

.258 Vejledning vedrørende kapaciteter for olieseparatorer til behandling af rendestansvand fra maskinrum:

Tonnage	Kapacitet
200- 499 GT	0,25 m ³ /time
500- 1.599 GT	0,5 m ³ /time
1.600- 4.999 GT	1,0 m ³ /time
5.000-29.999 GT	2,5 m ³ /time
30.000 GT og derover	5,0 m ³ /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.



20.260 Tanke til olierester (slam).

.261 Ethvert skib på 400 bruttoregistertons 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 dette kapitel, såsom rester, der hidrører fra rensning af brændsels- og smøreolier samt olielækager i maskinrummene.

.262 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.

.263 Minimumskapacitet for tanke til olierester (slamtanke).

.1 For skibe, som ikke fører ballastvand i brændsolietaanke, skal slamtankens kapacitet i m³ V₁ beregnes i henhold til følgende formel:

$V_1 = K_1 \times C \times D$, hvor

K₁ = 0,01 for skibe, som anvender tung brændsolie til fremdrift, der behandles om bord (renses), og 0,0005 for skibe, som anvender dieselolie til fremdrift, eller for skibe, hvor den tunge brændsolie ikke behandles (renses) om bord,

C = dagligt brændsolieforbrug,

D = den maksimale sejltid i dage mellem havne, hvor modtagefaciliteter forefindes; såfremt dette ikke er kendt, minimum 30.

.2 For skibe, som er forsynet med udstyr om bord, der er anerkendt af Søfartsstyrelsen til bortskaffelse af olieslam, kan slamtankens kapacitet V₁, ansættes til 1 m³ for skibe på 400 bruttotonnage og derover og 2 m³ for skibe på 4000 bruttotonnage og derover.

.3 For skibe, som fører ballastvand i brændsolietaanke, skal slamtankens kapacitet i m³ V₂ beregnes i henhold til følgende formel:

$V_2 = V_1 + K_2 \times B$, hvor

V₁ = slamtankkapacitet som specificeret i 1 eller 2,

K₂ = 0,01 for skibe, som anvender tung brændsolie, og 0,005 for skibe, som anvender dieselolie,

B = kapaciteten af vandballasttanke, som også kan anvendes til brændsolie.



Dette billede er ikke indlagt

20.270 Standardkobling.

.271 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
Boltringens diameter	183 mm
Flangeudskæringer	6 huller, 22 mm i diameter, anbragt med lige store mellemrum på en boltring af ovennævnte diameter, udskåret til flangeomkredsen. Udskæringens bredde skal være 22 mm
Flangetykkelse	20 mm
Bolte og møtrikker:	
antal og diameter	6, her 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/cm².



Dette billede er ikke indlagt

20.280 Oliejournal.

.281 Ethvert skib, som er omfattet af disse forskrifter, på 400 bruttoregister tons og derover skal være forsynet med en oliejournal I (maskinrumsoperationer).

.282 Oliejournalen skal føres, hver gang en af følgende maskinrumsoperationer udføres:

- 1) Indtagelse af ballast eller rensning af brændstoftanke.
- 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.

.283 Såfremt der foretages eller sker sådan udtømning af olie eller olieholdige blandinger, som er omtalt i pkt. 20.230, eller såfremt der sker en udtømning af olie som følge af ulykke eller anden uforudset omstændighed, som ikke er medtaget i nævnte regel, skal der i oliejournalen gives en redegørelse for de nærmere omstændigheder ved og årsagerne til udtømningen.

.284 Hver handling, der er beskrevet i pkt. 10.282, skal straks indføres i oliejournalen, således at alle indførelserne i journalen vedrørende den pågældende handling er fuldstændige. Hver afsluttet operation skal underskrives af den eller de ansvarshavende officer/officerer, og hver udfyldt side underskrives af skibsføreren.

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

.286 Søfartsstyrelsen har ret til at efterse oliejournalen om bord på ethvert skib, som omfattes af disse forskrifter, medens skibet ligger i havn, og til at tage afskrift af enhver indførelse i journalen samt til at forlange, at skibets fører 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. Søfartsstyrelsens 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.

TILLÆG I

Liste over olier (* 4)

ASPHALT SOLUTIONS

Blending Stocks

Straight Run Residue

OILS

Clarified

Crude Oil

Mixtures containing crude oil

Diesel Oil

Fuel Oil No. 4

Fuel Oil No. 5

Fuel Oil No. 6

Residual Fuel Oil

Road Oil

Transformer Oil

Aromatic Oil (excluding vegetable oil)

Lubricating Oils and Blending Stocks

Mineral Oil

Motor Oil

Penetrating Oil

Spindle Oil

Turbine Oil

DISTILLATES

Straight Run

Flashed Feed Stocks

GAS OIL

Cracked

GASOLINE BLENDING STOCKS

Alkylates - fuel

Reformats

Polymer - fuel

GASOLINES

Casinghead (natural)

Automotive

Aviation

Straight Run

Fuel Oil No. 1 (Kerosene)

Fuel Oil No. 1-D

Fuel Oil No. 2

Fuel Oil No. 2-D

JET FUELS

JP-1 (Kerosene)

JP-3

JP-4

JP-5 (Kerosene, Heavy)

Turbo Fuel

Kerosene

Mineral Spiret

NAPHTHA

Solvent

Petroleum

Heartcut Distillate Oil

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.

Besøg også

Vælg site



[Om Retsinformation](#)

[Kontakt](#)

[FAQ](#)

[Om ELI](#)

[API](#)

[Tilgængelighedserklæring](#)