

*Nedenfor gjengis den internasjonale konvensjon om hindring av forurensing fra skip vedlegg I om hindring av oljeforurensing (MARPOL 73/78 Annex I) slik Sjøfartsdirektoratet tolker denne del av konvensjonen tatt inn i konsolidert utgave 2006 med endringer til og med MEPC resolusjon 186(59).*

*Vedlegg I inntatt i konsolidert utgave 2006 er konsolidert med endringer i MEPC resolusjon 164(56), MEPC.167(56), MEPC.168(56), MEPC.186(59), MEPC.187(59) MEPC.189(60), og sist endret 26. oktober 2011.*

# **MARPOL VEDLEGG I Regler om hindring av oljeforurensning**

## **KAPITTEL 1 - Generelt**

### **Regel 1 Definisjoner**

I dette vedlegg gjelder følgende definisjoner:

1 Olje betyr petroleum i enhver form, herunder råolje, brennolje, slam, oljeavfall og raffinerte produkter (bortsett fra de petrokjemiske produktene som er underlagt bestemmelsene i vedlegg II til denne konvensjonen) og, uten å begrense allmenngyldigheten i det ovennevnte, omfatter stoffene oppført i tillegg I til dette vedlegg.

2 Råolje betyr all flytende hydrokarbonblanding som forekommer naturlig i jorden, enten den er behandlet for å gjøre den egnet for transport eller ikke, og omfatter:

- .1 råolje hvor visse destillatfraksjoner kan ha blitt fjernet, og
- .2 råolje hvor visse destillatfraksjoner kan være tilsatt.

3 Oljeholdig blanding betyr en blanding med et hvilket som helst oljeinnhold.

4 Brennolje betyr enhver olje brukt som drivstoff i forbindelse med framdrifts- og hjelpemaskineriet i det skipet som transporterer slik olje.

5 Oljetankskip betyr et skip som er bygd eller tilpasset hovedsakelig for å frakte olje i bulk i sine lasterom, og omfatter kombinasjonsskip, alle «NLS-tankskip» som definert i vedlegg II til denne konvensjonen, og alle gastankskip som definert i regel 3.20 i kapittel II-1 i SOLAS 74 (med endringer), når den frakter en last eller dellast av olje i bulk.

6 Råoljetankskip betyr et oljetankskip som er beskjeftiget i fart hvor det fraktes råolje.

7 Produkttankskip betyr et oljetankskip som er beskjeftiget i fart hvor det fraktes annen olje enn råolje.

8 Kombinasjonsskip betyr et skip som er konstruert for å frakte enten olje eller fast last i bulk.

9 Omfattende ombygging:

- .1 betyr en ombygging av et skip:
  - .1 som i vesentlig grad endrer skipets dimensjoner eller lastekapasitet, eller
  - .2 som endrer skipets type, eller

.3 som etter administrasjonens mening foretas i den hensikt å forlenge dets levetid i vesentlig grad, eller

.4 som på annen måte endrer skipet slik at dersom det hadde vært nytt, ville det ha blitt underlagt de relevante bestemmelsene i denne konvensjonen som ikke får anvendelse på det som et eksisterende skip.

.2 Uten hensyn til bestemmelsene i denne definisjon:

.1 skal ombygging av et oljetankskip på minst 20 000 tonn dødvekt som ble levert senest 1. juni 1982, som definert i regel 1.28.3, for å oppfylle kravene i regel 18 i dette vedlegg ikke anses å utgjøre en omfattende ombygging i henhold til dette vedlegg, og

.2 skal ombygging av et oljetankskip som ble levert før 6. juli 1996, som definert i regel 1.28.5, for å oppfylle kravene i regel 19 eller 20 i dette vedlegg ikke anses å utgjøre en omfattende ombygging i henhold til dette vedlegg.

10 Nærmeste land. Uttrykket «fra nærmeste land» betyr fra grunnlinjen hvorfra territorialfarvannet til vedkommende territorium beregnes i samsvar med folkeretten, bortsett fra at i denne konvensjonen betyr «fra nærmeste land», når det gjelder utenfor nordøst-kysten av Australia, fra en linje trukket fra et punkt på kysten av Australia ved:

11°00' sydlig bredde, 142°08' østlig lengde

til et punkt 10°35' sydlig bredde, 141°55' østlig lengde,

derfra til et punkt 10°00' sydlig bredde, 142°00' østlig lengde,

derfra til et punkt 9°10' sydlig bredde, 143°52' østlig lengde,

derfra til et punkt 9°00' sydlig bredde, 144°30' østlig lengde,

derfra til et punkt 10°41' sydlig bredde, 145°00' østlig lengde,

derfra til et punkt 13°00' sydlig bredde, 145°00' østlig lengde,

derfra til et punkt 15°00' sydlig bredde, 146°00' østlig lengde,

derfra til et punkt 17°30' sydlig bredde, 147°00' østlig lengde,

derfra til et punkt 21°00' sydlig bredde, 152°55' østlig lengde,

derfra til et punkt 24°30' sydlig bredde, 154°00' østlig lengde,

derfra til et punkt på kysten av Australia

24°42' sydlig bredde, 153°15' østlig lengde.

11 Spesielt område betyr et havområde hvor det av anerkjente tekniske årsaker i forbindelse med dets oseanografiske og økologiske forhold og dets spesielle type trafikk, er nødvendig å vedta spesielle obligatoriske metoder for hindring av oljeforurensning av havet.

I dette vedlegg defineres spesielle områder slik:

.1 Middelhavsområdet betyr selve Middelhavet medregnet dets bukter og havområder med grensen mellom Middelhavet og Svartehavet representert ved breddegraden 41° N og avgrenset i vest av Gibraltar-stredet ved lengdegraden 005°36' V.

.2 Østersjøområdet betyr selve Østersjøen med Bottenviken, Finskebukten og inngangen til Østersjøen avgrenset av breddegraden ved Skagen i Skagerrak ved 57°44.8' N.

.3 Svartehavsområdet betyr selve Svartehavet med grense mellom Middelhavet og Svartehavet representert ved breddegraden 41° N.

.4 Rødehavsområdet betyr selve Rødehavet medregnet Suez-bukten og Akaba-bukten avgrenset i sør ved kompasslinjen mellom Ras si Ane (12°28.5' N, 043°19.6' Ø) og Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' Ø).

.5 Golfområdet betyr havområdet nordvest for kompasslinjen mellom Ras al Hadd (22°30' N, 059°48' Ø) og Ras al Fasteh (25°04' N, 061° 25' Ø).

.6 Adenbuktområdet betyr den delen av Adenbukten mellom Rødehavet og Det arabiske hav avgrenset i vest av kompasslinjen mellom Ras si Ane (12°28.5' N, 043°19.6' Ø) og Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' Ø) og i øst av kompasslinjen mellom Ras Asir (11°50' N, 051°16.9' Ø) og Ras Fartak (15°35' N, 052°13.8' Ø).

.7 Antarktisosområdet betyr området sør for breddegraden 60°S, og

.8 Det nordvesteuropeiske farvann omfatter Nordsjøen og dens innløp, Irskesjøen og dens innløp, Keltersjøen, Den engelske kanal og dens innløp og en del av det nordøstlige Atlanterhav umiddelbart vest for Irland. Dette området er avgrenset av linjer som forbinder følgende punkter:

48° 27' N på den franske kysten  
48° 27' N; 006° 25' V  
49° 52' N; 007° 44' V  
50° 30' N; 012° V  
56° 30' N; 012° V  
62° N; 003° V  
62° N på den norske kysten  
57° 44,8' N på den danske og svenske kysten

.9 Omanområdet av Det arabiske hav betyr havområder som er omgitt av følgende koordinater:

22° 30.00' N; 059° 48.00' Ø  
23° 47.27' N; 060° 35.73' Ø  
22° 40.62' N; 062° 25.29' Ø  
21° 47.40' N; 063° 22.22' Ø  
20° 30,37' N; 062° 52,41' Ø  
19° 45,90' N; 062° 25,97' Ø  
18° 49.92' N; 062° 02.94' Ø  
17° 44.36' N; 061° 05.53' Ø  
16° 43,71' N; 060° 25,62' Ø  
16° 03.90' N; 059° 32.24' Ø  
15° 15.20' N; 058° 58.52' Ø  
14° 36.93' N; 058° 10.23' Ø  
14° 18.93' N; 057° 27.03' Ø  
14° 11.53' N; 056° 53.75' Ø  
13° 53.80' N; 056° 19.24' Ø  
13° 45.86' N; 055° 54.53' Ø  
14° 27.38' N; 054° 51.42' Ø  
14° 40,10' N; 054° 27,35' Ø  
14° 46.21' N; 054° 08.56' Ø  
15° 20.74' N; 053° 38.33' Ø  
15° 48,69' N; 053° 32,07' Ø  
16° 23,02' N; 053° 14,82' Ø  
16° 39.06' N; 053° 06.52' Ø

.10 De sørlige sørafrikanske farvann betyr havområdet som er omgitt av følgende koordinater:

31° 14' S; 017° 50' Ø  
31° 30' S; 017° 12' Ø  
32° 00' S; 017° 06' Ø  
32° 32' S; 016° 52' Ø  
34° 06' S; 017° 24' Ø  
36° 58' S; 020° 54' Ø  
36° 00' S; 022° 30' Ø  
35° 14' S; 022° 54' Ø  
34° 30' S; 026° 00' Ø  
33° 48' S; 027° 25' Ø  
33° 27' S; 027°12' Ø

12 Oljeinnholdet i utslippet på ethvert tidspunkt betyr den mengden olje som slippes ut målt i liter per time på ethvert tidspunkt, dividert med skipets hastighet målt i knop på det samme tidspunktet.

13 Tank betyr et innelukket rom som er formet ved et skips permanente struktur og som er konstruert for transport av væske i bulk.

14 Vingtank betyr enhver tank som støter opp til platekledningen på siden.

15 Sentertank betyr enhver tank innenfor et langsgående skott.

16 Slopptank betyr en tank som er spesielt beregnet på å samle opp spill fra tanker, spylevann etter tankrengjøring og andre oljeholdige blandinger.

17 Ren ballast betyr ballast i en tank som siden det sist ble ført olje i den, er blitt rengjort slik at dersom avløpsvann fra den ble sluppet ut fra et skip som ligger stille i rent og rolig vann på en klar dag, ville det ikke forårsake synlige spor av olje på overflaten av vannet eller på tilgrensende kystlinjer, eller forårsake at slam eller emulsjon avsettes under overflaten eller på tilgrensende kystlinjer. Dersom ballasten tømmes gjennom et overvåkings- og kontrollsystem for oljeutslipp som er godkjent av administrasjonen, skal oppgaver basert på et slikt system som viser at oljeinnholdet i avløpsvannet ikke oversteg 15 deler per million, være avgjørende for at ballasten anses ren, uten hensyn til om det finnes synlige spor.

18 Atskilt ballast betyr det ballastvannet som er ledet inn på en tank som er fullstendig atskilt fra lasteolje- og brennoljesystemet, og som er permanent avsatt til transport av ballast, eller til transport av annen ballast eller last enn olje eller skadelige flytende stoffer i henhold til de forskjellige definisjonene i vedleggene til denne konvensjonen.

19 Lengde (L) betyr 96 % av den totale lengden på en vannlinje ved 85 % av den minste dybden i risset målt fra toppen av kjølen, eller lengden fra forkant av stevnen til rorstammens akse på samme vannlinje, dersom denne er større. I skip konstruert med styrlast skal vannlinjen som denne lengden måles på, være parallell med konstruksjonsvannlinjen. Lengden (L) skal måles i meter.

20 Forre og aktre perpendikulær skal tas ved forre og aktre ende av lengden (L). Forre perpendikulær skal sammenfalle med forkant av stevnen på den vannlinjen som lengden måles på.

21 Midtskips ligger midt på lengden (L).

22 Bredder (B) betyr skipets største bredde, målt midtskips til risset av spantene i et skip med ytre kledning av metall, og til ytterflaten av skroget i et skip med kledning av et hvilket som helst annet materiale. Bredden (B) skal måles i meter.

23 Dødvækt (DW) betyr differansen i tonn mellom et skips deplasement i vann med en relativ tetthet på 1.025 ved den lastevannlinjen som svarer til det fastsatte sommerfribordet og skipets lettvekt.

24 Lettvekt betyr et skips deplasement i metriske tonn uten last, brennolje, smøreolje, ballastvann, ferskvann og fødevann i tanker, proviantlager, passasjerer og besetning og deres eiendeler.

25 Fyllingsgraden av et rom betyr forholdet mellom det volumet i rommet som forutsettes fylt med vann, og rommets totale volum.

26 Volumer og områder i et skip skal i alle tilfeller beregnes til linjer i riss.

27 Årsdag betyr den datoen og den måneden i hvert år som tilsvarer utløpsdatoen for Det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning.

28.1 skip levert 31. desember 1979 eller tidligere, betyr et skip:

- .1 som det er inngått byggekontrakt for 31. desember 1975 eller tidligere, eller
- .2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 30. juni 1976 eller tidligere, eller
- .3 hvis levering finner sted 31. desember 1979 eller tidligere, eller
- .4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:
  - .1 som det er inngått kontrakt for 31. desember 1975 eller tidligere, eller
  - .2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt 30. juni 1976 eller tidligere, eller
  - .3 som er fullført 31. desember 1979 eller tidligere.

28.2 skip levert etter 31. desember 1979, betyr et skip:

- .1 som det er inngått byggekontrakt for etter 31. desember 1975, eller
- .2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn etter 30. juni 1976, eller
- .3 hvis levering finner sted etter 31. desember 1979, eller
- .4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:
  - .1 som det er inngått kontrakt for etter 31. desember 1975, eller
  - .2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt etter 30. juni 1976, eller
  - .3 som er fullført etter 31. desember 1979.

28.3 oljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere, betyr et oljetankskip:

- .1 som det er inngått byggekontrakt for 1. juni 1979 eller tidligere, eller
- .2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. januar 1980 eller tidligere, eller

.3 hvis levering finner sted 1. juni 1982 eller tidligere, eller

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

.1 som det er inngått kontrakt for 1. juni 1979 eller tidligere, eller

.2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt 1. januar 1980 eller tidligere, eller

.3 som er fullført 1. juni 1982 eller tidligere.

28.4 oljetankskip levert etter 1. juni 1982, betyr et oljetankskip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for etter 1. juni 1979, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn etter 1. januar 1980, eller

.3 hvis levering finner sted etter 1. juni 1982, eller

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

.1 som det er inngått kontrakt for etter 1. juni 1979, eller

.2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt etter 1. januar 1980, eller

.3 som er fullført etter 1. juni 1982.

28.5 oljetankskip levert før 6. juli 1996, betyr et oljetankskip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for før 6. juli 1993, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn før 6. januar 1994, eller

.3 hvis levering finner sted før 6. juli 1996, eller

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

.1 som det er inngått kontrakt for før 6. juli 1993, eller

.2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt før 6. januar 1994, eller

.3 som er fullført før 6. juli 1996.

28.6 oljetankskip levert 6. juli 1996 eller senere, betyr et oljetankskip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for 6. juli 1993 eller senere, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 6. januar 1994 eller senere, eller

.3 hvis levering finner sted 6. juli 1996 eller senere, eller

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

.1 som det er inngått kontrakt for 6. juli 1993 eller senere, eller

- .2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt 6. januar 1994 eller senere, eller
- .3 som er fullført 6. juli 1996 eller senere.

28.7 oljetankskip levert 1. februar 2002 eller senere, betyr et oljetankskip:

- .1 som det er inngått byggekontrakt for 1. februar 1999 eller senere, eller
- .2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. august 1999 eller senere, eller
- .3 hvis levering finner sted 1. februar 2002 eller senere, eller
- .4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:
  - .1 som det er inngått kontrakt for 1. februar 1999 eller senere, eller
  - .2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt 1. august 1999 eller senere, eller
  - .3 som er fullført 1. februar 2002 eller senere.

28.8 oljetankskip levert 1. januar 2010 eller senere, betyr et oljetankskip:

- .1 som det er inngått byggekontrakt for 1. januar 2007 eller senere, eller
- .2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. juli 2007 eller senere, eller
- .3 hvis levering finner sted 1. januar 2010 eller senere, eller
- .4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:
  - .1 som det er inngått kontrakt for 1. januar 2007 eller senere, eller
  - .2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt 1. juli 2007 eller senere, eller
  - .3 som er fullført 1. januar 2010 eller senere.

28.9 skip levert 1. august 2010 eller senere, betyr et skip:

- .1 som det er inngått byggekontrakt for 1. august 2007 eller senere, eller
- .2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. februar 2008 eller senere, eller
- .3 hvis levering finner sted 1. august 2010 eller senere, eller
- .4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:
  - .1 som det er inngått kontrakt for etter 1. august 2007, eller
  - .2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt etter 1. februar 2008, eller
  - .3 som er fullført etter 1. august 2010.

29 Deler per million (ppm) betyr deler av olje per million deler av vann etter volum.

30 Bygd betyr et skip hvis kjøel er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn.

<sup>1</sup>.31 **Oljerester (slam)** betyr rest spillolje som genereres under normal drift av et skip som resultat av rensing av drivstoff eller smøring av olje for hoved- eller hjelpemaskin, separert spillolje fra oljefiltreringsutstyr, spillolje i oppsamlingsbakke, og hydraulisk- og smøringsspillolje.

.32 **Tank for oljerester (slam)** betyr en tank som inneholder oljerester (slam) hvor slam kan lense direkte gjennom standard landtilkobling eller annen godkjent metode for fjerning.

.33 **Oljeholdig vann** betyr vann som kan være forurenset av olje som resultat av lekkasjer eller vedlikeholdsarbeid i maskinrom. Enhver væske som kommer inn i rennesteinssystemet, inkludert lensebrønner, lenserør, tank topp eller oppbevaringstanker for lensevann er å anse som oljeholdig vann.

.34 **Oppbevaringstank for oljeholdig vann** betyr en tank for å samle oljeholdig vann forut for utslipp, overføring eller fjerning.

## Regel 2 Anvendelse

1 Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, skal bestemmelsene i dette vedlegg få anvendelse på alle skip.

2 I andre skip enn oljetankskip som er utstyrt med lasterom som er bygd og benyttes til å transportere olje i bulk med en samlet kapasitet på 200 kubikkmeter eller mer, skal kravene i regel 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 og 36 i dette vedlegg for oljetankskip også få anvendelse på bygging og bruk av disse rommene, bortsett fra at når slik samlet kapasitet er under 1 000 kubikkmeter, kan kravene i regel 34.6 i dette vedlegg få anvendelse i stedet for regel 29, 31 og 32.

3 Dersom en last som er underlagt bestemmelsene i vedlegg II til denne konvensjonen, transporteres i lasterom på et oljetankskip, skal de relevante kravene i vedlegg II til denne konvensjonen også få anvendelse.

4 Kravene i regel 29, 31 og 32 i dette vedlegg skal ikke få anvendelse på oljetankskip som transporterer asfalt eller andre produkter underlagt bestemmelsene i dette vedlegg, som ved sine fysiske egenskaper hemmer effektiv separering og overvåking av produkt/vann; for disse skal utslippskontroll utslipp i henhold til regel 34 i dette vedlegg foretas ved oppbevaring av rester om bord, med utslipp av alt forurenset spylevann til mottaksanlegg.

5 Med forbehold for bestemmelsene i denne regel, skal regel 18.6-18.8 i dette vedlegg ikke få anvendelse på et oljetankskip som er levert 1. juni 1982 eller tidligere, som definert i regel 1.28.3, som bare går i spesialfart mellom:

.1 havner eller terminaler i en stat som er part i denne konvensjonen, eller

.2 havner eller terminaler i stater som er parter i denne konvensjonen, der:

.1 reisen foregår utelukkende innenfor et spesielt område, eller

.2 reisen foregår utelukkende innenfor andre grenser fastsatt av organisasjonen.

---

<sup>1</sup> (pkt 31, 32, 33 og 34 Tilføyd ved Res.MEPC.187(59))



6 Bestemmelsene i nr. 5 i denne regel skal bare få anvendelse når havnene eller terminalene der det lastes last på slike reiser, har mottaksanlegg som har tilstrekkelig kapasitet til å motta og behandle alt ballast- og tankvaskevann fra alle oljetankskip som bruker dem, og alle de vilkårene som er nevnt nedenfor, er oppfylt:

.1 med forbehold for unntakene fastsatt i regel 4 i dette vedlegg, oppbevares alt ballastvann, herunder rent ballastvann, samt spylevannsrester etter tankrengjøring om bord og overføres til mottaksanleggene, og den relevante posten i oljedagboken (Oil Record Book) del II nevnt i regel 36 i dette vedlegg, blir påtegnet av vedkommende havnstatsmyndighet,

.2 det er inngått avtale mellom administrasjonen og regjeringene i havnestatene nevnt i nr. 5.1 eller 5.2 i denne regel, om bruken av et oljetankskip som er levert 1. juni 1982 eller tidligere, som definert i regel 1.28.3, for en spesifikk fart,

.3 mottaksanleggenes egnethet i samsvar med de relevante bestemmelsene i dette vedlegg i havnene eller terminalene nevnt ovenfor, er i henhold til denne regel godkjent av regjeringene i de statene som er parter i denne konvensjonen, som slike havner eller terminaler befinner seg i, og

.4 Det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning er påtegnet slik at det viser at oljetankskipet bare går i slik spesialfart.

### **Regel 3 Dispensasjoner og fritak**

1 Alle skip som hydrofoilbåter, luftputefartøyer, nær-planende fartøyer og undervannsfartøyer osv. som er av en slik konstruksjon at anvendelse av en eller flere av bestemmelsene i kapittel 3 og 4 i dette vedlegg vedrørende konstruksjon og utstyr, blir urimelige eller ikke praktisk mulige, kan av administrasjonen få dispensasjon fra slike bestemmelser, forutsatt at skipets konstruksjon og utstyr gir likeverdig beskyttelse mot oljeforurensning, idet det tas hensyn til den fart det er beregnet for.

2 Detaljer om slike dispensasjoner gitt av administrasjonen, skal angis i det sertifikatet som er nevnt i regel 7 i dette vedlegg.

3 Den administrasjonen som gir slik dispensasjon, skal så snart som mulig, men ikke mer enn 90 dager deretter, gi organisasjonen opplysninger om dispensasjonen og begrunnelsen for den, og dette skal organisasjonen oversende til partene i denne konvensjonen til orientering og med sikte på eventuelle hensiktsmessige tiltak.

4 Administrasjonen kan frita oljetankskip som utelukkende brukes i reiser som både varer i 72 timer eller mindre og går innenfor 50 nautiske mil fra nærmeste land, fra kravene i regel 29, 31 og 32 i dette vedlegg, forutsatt at oljetankskipet utelukkende går i fart mellom havner eller terminaler innen en stat som er part i denne konvensjonen. For ethvert slikt fritak skal det gjelde et krav om at oljetankskipet skal oppbevare alle oljeholdige blandinger om bord for deretter å slippes ut til mottaksanlegg, og at administrasjonen skal bestemme om anlegg som er tilgjengelige for mottak av slike oljeholdige blandinger, har tilstrekkelig kapasitet.

5 Administrasjonen kan frita andre oljetankskip enn dem som er nevnt i nr. 4 i denne regel, fra kravene i regel 31 og 32 i dette vedlegg, dersom:

.1 tankskipet er et oljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere, som definert i regel 1.28.3, på 40 000 tonn dødvekt eller mer, som nevnt i regel 2.5 i dette vedlegg, som bare går i spesialfart, og vilkårene angitt i regel 2.6 i dette vedlegg, er oppfylt, eller

.2 tankskipet brukes utelukkende i én eller flere av følgende kategorier reiser:

.1 reiser innenfor spesielle områder, eller

.2 reiser innenfor 50 nautiske mil fra nærmeste land utenfor spesielle områder der tankskipet brukes til:

.1 fart mellom havner eller terminaler i en stat som er part i denne konvensjonen, eller

.2 begrensede reiser som fastsatt av administrasjonen, og som varer i 72 timer eller mindre,

forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:

.3 alle oljeholdige blandinger oppbevares om bord for deretter å slippes ut til mottaksanlegg,

.4 når det gjelder reiser angitt i nr. 5.2.2 i denne regel, har administrasjonen bestemt at mottaksanlegg med tilstrekkelig kapasitet er tilgjengelig for å motta slike oljeholdige blandinger i de oljelasthavnene eller -terminalene som tankskipet anløper,

.5 Det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning har, når dette er påkrevd, påtegning om at skipet utelukkende brukes i én eller flere kategorier reiser angitt i nr. 5.2.1 og 5.2.2.2 i denne regel, og

.6 mengden av og tidspunktet for utslipp samt utslippshavnen er ført i oljedagboken.

#### **Regel 4 Unntak**

Regel 15 og 34 i dette vedlegg får ikke anvendelse på:

.1 utslipp i sjøen av olje eller oljeholdig blanding som er nødvendig av hensyn til et skips sikkerhet eller for å redde liv til sjøs, eller

.2 utslipp i sjøen av olje eller oljeholdig blanding som følge av skade på et skip eller dets utstyr:

.1 forutsatt at alle rimelige forholdsregler er tatt etter at skaden inntraff eller utslippet ble oppdaget, for å unngå eller begrense utslippet mest mulig, og

.2 unntatt dersom eieren eller skipsføreren opptrådte enten med den hensikt å forårsake skade eller grovt uaktsomt og med viten om at skade sannsynligvis ville oppstå, eller

.3 utslipp i sjøen av oljeholdige stoffer som er godkjent av administrasjonen, når disse brukes til å bekjempe konkrete forurensningstilfeller for å begrense skaden ved forurensningen mest mulig. Ethvert slikt utslipp skal godkjennes av regjeringen under hvis jurisdiksjon det påtenkte utslippet vil foregå.

#### **Regel 5 Likeverdige løsninger**

1 Administrasjonen kan tillate at ethvert tilbehør, materiale, innretning eller apparat monteres i et skip som alternativ til det som kreves i dette vedlegg, dersom slikt tilbehør, materiale, innretning eller apparat er minst like effektivt som det som kreves i dette vedlegg. Administrasjonens fullmakt skal ikke omfatte bytte av driftsmessige metoder til å foreta kontrollen av oljeutslipp som likeverdige løsninger med de konstruksjons- og bygningsmessige egenskapene som er fastsatt i reglene i dette vedlegg.

2 Den administrasjonen som tillater at tilbehør, materiale, innretning eller apparat monteres i et skip som alternativ til det som kreves i dette vedlegg, skal gi organisasjonen opplysninger om dette for oversendelse til partene i denne konvensjonen til orientering og med sikte på eventuelle hensiktsmessige tiltak.

## KAPITTEL 2 – BESIKTELSE OG SERTIFISERING

### Regel 6 Besiktelser

1 Alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer, og alle andre skip på 400 brutto registertonn eller mer, skal gjennomgå de besiktelsene som er angitt nedenfor:

.1 en førstegangsbesiktelse før skipet tas i bruk, eller før det sertifikatet som kreves i henhold til regel 7 i dette vedlegg, utstedes for første gang, som skal omfatte en fullstendig besiktelse av skipets konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer og materialer i den utstrekning skipet er omfattet av dette vedlegg. Denne besiktelsen skal være slik at den sikrer at konstruksjonen, utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialene fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i dette vedlegg,

.2 en fornyelsesbesiktelse med mellomrom angitt av administrasjonen, men som ikke skal overstige 5 år, unntatt når regel 10.2.2, 10.5, 10.6 eller 10.7 i dette vedlegg får anvendelse. Denne fornyelsesbesiktelsen skal være slik at den sikrer at konstruksjonen, utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialene fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i dette vedlegg,

.3 en mellombesiktelse innen 3 måneder før eller etter den andre årsdagen eller innen 3 måneder før eller etter den tredje årsdagen for sertifikatet, som skal tre i stedet for en av de årlige besiktelsene angitt i nr. 1.4 i denne regel. Mellombesiktelsen skal være slik at den sikrer at utstyret og de tilhørende pumpe- og rørsystemene, herunder overvåknings- og kontrollsystemene for oljeutslipp, råoljespylesystemene, olje-vannsepareringsutstyr og oljefiltreringssystemene, fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i dette vedlegg og er i god funksjonsdyktig stand. Slike mellombesiktelser skal påtegnes på det sertifikatet som er utstedt i henhold til regel 7 eller 8 i dette vedlegg,

.4 en årlig besiktelse innen 3 måneder før eller etter hver årsdag for sertifikatet, herunder en generell inspeksjon av konstruksjonen, utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialene nevnt i nr. 1.1 i denne regel, for å sikre at de er vedlikeholdt i samsvar med nr. 4.1 og 4.2 i denne regel, og at de fortsatt vil være tilfredsstillende for den bruken som skipet er beregnet på. Slike årlige besiktelser skal påtegnes på det sertifikatet som er utstedt i henhold til regel 7 eller 8 i dette vedlegg, og

.5 en tilleggsbesiktelse, enten generell eller delvis, etter omstendighetene, skal foretas etter reparasjon som følge av undersøkelser fastsatt i nr. 4.3 i denne regel, eller når store reparasjoner eller fornyelser foretas. Besiktelsen skal være slik at den sikrer at de nødvendige reparasjonene eller fornyelsene er effektivt utført, at materialet og arbeidsutførelsen i slike reparasjoner eller fornyelser på alle måter er tilfredsstillende, og at skipet på alle måter oppfyller kravene i dette vedlegg.

2 Administrasjonen skal fastsette hensiktsmessige tiltak for skip som ikke omfattes av bestemmelsene i nr. 1 i denne regel, for å sikre at gjeldende bestemmelser i dette vedlegg blir overholdt.

3.1 Besiktelser av skip med hensyn til håndhevelse av bestemmelsene i dette vedlegg, skal utføres av administrasjonens tjenestemenn. Administrasjonen kan imidlertid overlate besiktelsene enten til inspektører som er utpekt til dette, eller til organisasjoner den har anerkjent. Slike organisasjoner skal overholde de retningslinjene som er vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.739(18), med eventuelle endringer gjort av organisasjonen, og de spesifikasjonene som er vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.789(19), med eventuelle endringer gjort av organisasjonen, forutsatt at slike endringer vedtas, trer i kraft og får anvendelse i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen om framgangsmåten for endringer av dette vedlegg.

3.2 En administrasjon som utpeker inspektører eller anerkjenner organisasjoner til å foreta besiktelser som nevnt i nr. 3.1 i denne regel, skal minst gi en utpekt inspektør eller anerkjent organisasjon fullmakt til å:

.1 kreve reparasjon av et skip, og

.2 foreta besiktelser, dersom de relevante myndigheter i en havnestat anmoder om det.

Administrasjonen skal underrette organisasjonen om de særlige ansvarsområdene og vilkårene for den fullmakten som er delegert til utpekte inspektører eller anerkjente organisasjoner, for oversendelse til partene i denne konvensjonen til orientering for deres tjenestemenn.

3.3 Når en utpekt inspektør eller anerkjent organisasjon fastslår at skipets eller dets utstyrs tilstand ikke i det vesentlige stemmer overens med opplysningene i sertifikatet, eller er slik at skipet ikke er egnet til å seile uten å utgjøre en urimelig fare for skade på havmiljøet, skal denne inspektøren eller organisasjonen straks sikre at det treffes korrigerende tiltak, og skal innen rimelig tid underrette administrasjonen. Dersom slike korrigerende tiltak ikke treffes, skal sertifikatet tilbakekalles og administrasjonen skal underrettes umiddelbart; dersom skipet er i en annen parts havn, skal de relevante myndighetene i havnestaten også underrettes umiddelbart. Når en tjenestemann fra administrasjonen, en utpekt inspektør eller en anerkjent organisasjon har underrettet de relevante myndighetene i havnestaten, skal regjeringen i den berørte havnestaten gi vedkommende tjenestemann, inspektør eller organisasjon all nødvendig bistand slik at de kan utføre sine forpliktelser i henhold til denne regel. Regjeringen i den berørte havnestaten skal eventuelt treffe tiltak som vil sikre at skipet ikke seiler før det kan seile ut eller forlate havnen for å seile til nærmeste egnede tilgjengelige reparasjonsverft uten å utgjøre en urimelig fare for skade på havmiljøet.

3.4 I alle tilfeller skal den berørte administrasjonen fullt ut garantere at besiktelsen er fullstendig og effektiv og skal forplikte seg til å sikre de nødvendige ordningene til å oppfylle denne forpliktelsen.

4.1 Skipets og utstyrets tilstand skal vedlikeholdes slik at det er i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjonen for å sikre at skipet på alle måter vil forbli skikket til å seile uten å utgjøre en urimelig fare for skade på havmiljøet.

4.2 Når en besiktelse av skipet i henhold til nr. 1 i denne regel er gjennomført, skal det ikke gjøres noen endring i konstruksjonen, utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene eller materialet som omfattes av besiktelsen, uten godkjenning fra administrasjonen, unntatt direkte utskifting av slikt utstyr og tilbehør.

4.3 Dersom det skjer en ulykke med et skip eller det oppdages en mangel som i vesentlig grad berører skipets helhet eller effektiviteten eller fullstendigheten av utstyret som omfattes av dette vedlegg, skal skipsføreren eller eieren snarest mulig underrette administrasjonen, den anerkjente organisasjonen eller den utpekte inspektøren som er ansvarlig for utstedelsen av det aktuelle sertifikatet, som skal sørge for at det blir igangsatt undersøkelser for å avgjøre om en besiktelse som påkrevd ved nr. 1 i denne regel, er nødvendig. Dersom skipet er i en annen parts havn, skal skipsføreren eller eieren også umiddelbart underrette de relevante myndighetene i havnestaten, og den utpekte inspektøren eller anerkjente organisasjon skal sikre at slik underretning er gitt.

## **Regel 7 Utstedelse eller påtegning av sertifikat**

1 Etter en førstegangsbesiktelse eller fornyelsesbesiktelse i samsvar med bestemmelsene i regel 6 i dette vedlegg, skal det utstedes et internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning til oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer og andre skip på 400 brutto registertonn eller mer som brukes i <sup>2</sup>reiser til havner eller offshoreterminaler som hører inn under jurisdiksjonen til andre parter i denne konvensjonen.

2 Et slikt sertifikat skal utstedes eller eventuelt påtegnes enten av administrasjonen eller av personer eller en organisasjon med behørig fullmakt fra den. I alle tilfeller påtar administrasjonen seg det fulle ansvaret for sertifikatet.

---

<sup>2</sup> Skip med fartsområdet stor kystfart eller større iht. fartsområdeforskriften (for-1981-11-04-3793)

## **Regel 8 Utstedelse eller påtegning av en annen regjering**

1 Regjeringen til en part i denne konvensjonen kan på anmodning fra administrasjonen sørge for at et skip blir besiktiget, og dersom den er forvisset om at bestemmelsene i dette vedlegg er overholdt, skal den utstede eller gi fullmakt til å utstede et internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning til skipet, og eventuelt påtegne eller gi fullmakt til å påtegne nevnte sertifikat på skipet i samsvar med dette vedlegg.

2 En kopi av sertifikatet og en kopi av besiktelsesrapporten skal så snart som mulig oversendes den administrasjonen som framsatte anmodningen.

3 Et sertifikat som er utstedt på denne måten, skal inneholde en erklæring om at det er utstedt på anmodning fra administrasjonen, og det skal ha samme gyldighet og mottas på samme måte som sertifikatet utstedt i henhold til regel 7 i dette vedlegg.

4 Det skal ikke utstedes noe internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning til et skip som har rett til å føre flagget til en stat som ikke er part i konvensjonen.

## **Regel 9 Sertifikatets form**

Det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning skal utarbeides i den formen som svarer til modellen vist i tillegg II til dette vedlegg, og skal være på minst engelsk, fransk eller spansk. Dersom det også brukes et offisielt språk i utstedelseslandet, skal dette ha forrang ved tvist eller uoverensstemmelse.

## **Regel 10 Sertifikatets varighet og gyldighet**

1 Et internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning skal utstedes for et tidsrom som administrasjonen fastsetter, og som ikke skal overstige fem år.

2.1 Når fornyelsesbesiktelsen fullføres innen tre måneder før det eksisterende sertifikatets utløpsdato, skal det nye sertifikatet, uten hensyn til kravene i nr. 1, være gyldig fra den datoen fornyelsesbesiktelsen ble fullført, til en dato som ikke er senere enn fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato.

2.2 Når fornyelsesbesiktelsen fullføres etter det eksisterende sertifikatets utløpsdato, skal det nye sertifikatet være gyldig fra den datoen fornyelsesbesiktelsen ble fullført, til en dato som ikke er senere enn fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato.

2.3 Når fornyelsesbesiktelsen fullføres mer enn tre måneder før det eksisterende sertifikatets utløpsdato, skal det nye sertifikatet være gyldig fra den datoen fornyelsesbesiktelsen ble fullført, til en dato som ikke er senere enn fem år fra den datoen fornyelsesbesiktelsen ble fullført.

3 Dersom et sertifikat utstedes for et tidsrom på mindre enn fem år, kan administrasjonen utvide sertifikatets gyldighet ut over utløpsdatoen til maksimumstidsrommet fastsatt i nr. 1 i denne regel, forutsatt at besiktelsene nevnt i regel 6.1.3 og 6.1.4 i dette vedlegg som gjelder når et sertifikat utstedes for et tidsrom på fem år, eventuelt er utført.

4 Dersom en fornyelsesbesiktelse er fullført og et nytt sertifikat ikke kan utstedes eller plasseres om bord på skipet for det eksisterende sertifikatets utløpsdato, kan personen eller organisasjonen som er godkjent av administrasjonen, påtegne det eksisterende sertifikatet, og et slikt sertifikat skal godtas som gyldig i et ytterligere tidsrom som ikke skal være lenger enn fem måneder fra utløpsdatoen.

5 Dersom et skip på det tidspunktet et sertifikat utløper, ikke er i en havn der det skal besiktes, kan administrasjonen forlenge sertifikatets gyldighet, men denne forlengelsen skal bare gis for å la skipet fullføre reisen til den havnen der det skal besiktes, og bare i tilfeller der det virker riktig og rimelig å gjøre det. Ingen sertifikater skal forlenges for et tidsrom på mer enn tre

måneder, og et skip som får en forlengelse, skal ved ankomst i havnen der det skal besiktes, ikke ha rett til å forlate havnen i kraft av en slik forlengelse, uten å ha et nytt sertifikat. Når fornyelsesbesiktelsen er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke er senere enn fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato før forlengelsen ble gitt.

6 Et sertifikat som er utstedt til et skip som brukes til korte reiser, som ikke er forlenget i henhold til foregående bestemmelser i denne regel, kan av administrasjonen forlenges for en henstandsperiode på inntil én måned fra den utløpsdatoen som er nevnt på det. Når fornyelsesbesiktelsen er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke er senere enn fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato før forlengelsen ble gitt.

7 Under spesielle omstendigheter, som fastsatt av administrasjonen, behøver et nytt sertifikat ikke være datert fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato som fastsatt i nr. 2.2, 5 eller 6 i denne regel. Under slike spesielle omstendigheter skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke er senere enn fem år fra den datoen fornyelsesbesiktelsen ble fullført.

8 Dersom en årlig besiktelse eller mellombesiktelse fullføres før tidsrommet angitt i regel 6 i dette vedlegg:

.1 skal årsdagen på sertifikatet ved påtegning endres til en dato som ikke skal være mer enn tre måneder senere enn datoen da besiktelsen ble fullført,

.2 skal den påfølgende årlige besiktelsen eller mellombesiktelsen fastsatt i regel 6.1 i dette vedlegg, fullføres med de intervallene som er fastsatt i nevnte regel, med bruk av ny årssdag, og

.3 kan utløpsdatoen forbli uendret, forutsatt at det utføres én eller flere årlige besiktelser eller eventuelt mellombesiktelser, slik at det største intervallet mellom besiktelsene fastsatt i regel 6.1 i dette vedlegg, ikke overstiges.

9 Et sertifikat som er utstedt i henhold til regel 7 eller 8 i dette vedlegg, skal opphøre å være gyldig i følgende tilfeller:

.1 dersom de relevante besiktelsene ikke er fullført innen de tidsrommene som er angitt i henhold til regel 6.1 i dette vedlegg,

.2 dersom sertifikatet ikke er påtegnet i samsvar med regel 6.1.3 eller 6.1.4 i dette vedlegg, eller

.3 ved overføring av skipet til en annen stats flagg. Et nytt sertifikat skal bare utstedes dersom regjeringen som utsteder det nye sertifikatet, er fullt ut forvisset om at skipet oppfyller kravene i regel 6.4.1 og 6.4.2 i dette vedlegg. Når det gjelder overføring mellom parter, skal regjeringen i den part hvis flagg skipet hadde rett til å føre, dersom den blir anmodet om det innen tre måneder etter at overføring har skjedd, så snart som mulig oversende administrasjonen kopier av sertifikatet skipet hadde før overføringen, samt kopier av de relevante besiktelsesrapportene, dersom slike foreligger.

## **Regel 11 Havnestatskontroll av driftskrav\***

\* Se «Procedures for port State control» (framgangsmåtene for havnestatskontroll), vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.787(19), endret ved resolusjon A.882(21); se «IMO publication, sales No. IMO-650E».

1 Når et skip er i en annen parts havn eller offshoreterminal, er det underlagt inspeksjon foretatt av tjenestemenn som er behørig godkjent av vedkommende part, angående driftskrav i henhold til dette vedlegg, når det er klare grunner til å tro at skipsføreren eller besetningen ikke er kjent med grunnleggende prosedyrer om bord for hindring av oljeforurensning.

2 Under omstendighetene nevnt i nr. 1 i denne regel, skal parten treffe de tiltakene som er nødvendige for å sikre at skipet ikke seiler før situasjonen er brakt i orden i samsvar med kravene i dette vedlegg.

3 Framgangsmåter for havnestatskontroll fastsatt i artikkel 5 i denne konvensjonen, får anvendelse på denne regel.

4 Ingenting i denne regel skal forstås slik at det begrenser rettighetene og pliktene til en part som utfører kontroll med driftskrav særskilt fastsatt i denne konvensjonen.

## **KAPITTEL 3 – KRAV TIL MASKINROM FOR ALLE SKIP**

### **DEL A - KONSTRUKSJON**

#### **<sup>3</sup>Regel 12 Tanker for oljerester (slam)**

1 Ethvert skip på 400 brutto registertonn eller mer skal være utstyrt med en tank eller tanker med tilstrekkelig kapasitet, under hensyn til maskineriets type og reisens varighet, til å motta de oljeresterne (slam) som ikke kan håndteres på annen måte i samsvar med kravene i dette vedlegg.

2 Oljerester (slam) kan tømmes direkte fra tankene for oljerester (slam) gjennom standard landtilkobling nevnt i regel 13, eller ved annen godkjent tømmemetode. Tankene for oljerester (slam):

.1 skal være utstyrt med en egen pumpe for tømming som kan suge fra tanken(e) for oljerester (slam) og

.2 skal ikke ha noe utslippsuttak til lense-systemet, lensetanker for oljeholdig bunnvann, tanktopper eller olje-vannseparatorer, bortsett fra at tanken(e) kan være utstyrt med avløp, med manuelle selv-lukkende ventiler og arrangementer for etterfølgende visuell overvåking klarvannet, som fører til en lensetank for oljeholdig bunnvann eller lensebrønn, eller et alternativt arrangement, forutsatt at et slikt arrangement ikke er direkte koplet til lenserørsystemet.

3 Røropplegg til og fra tanker for oljerester (slam) skal ikke ha noen direkte tilkobling over bord, med unntak av standard landtilkobling nevnt i regel 13.

4 I skip levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.2, skal tanker for oljerester være slik konstruert og utført at rengjøringen av dem og tømming av rester til mottaksanlegg lettes. Skip levert 31. desember 1979 eller tidligere, som definert i regel 1.28.1, skal oppfylle dette kravet så langt det er rimelig og praktisk mulig.

#### **Regel 12A Beskyttelse av brennoljetank**

1 Denne regel skal få anvendelse på alle skip med en samlet brennoljekapasitet på 600 m<sup>3</sup> eller mer, som er levert 1. august 2010 eller senere, som definert i regel 1.28.9 i dette vedlegg.

2 Anvendelsen av denne regel ved fastsettelse av plasseringen av tanker som brukes til å transportere brennolje, regulerer ikke bestemmelsene i regel 19 i dette vedlegg.

3 I denne regel gjelder følgende definisjoner:

---

<sup>3</sup> Tilføyd og omnummerert ved *Res.MEPC.187(59)*

.1 «Brennolje» betyr enhver olje brukt som brennolje i forbindelse med framdrifts- og hjelpemaskineriet i det skipet som transporterer slik olje.

.2 «Lastelinjedypgående (dS)» er den vertikale avstanden i meter fra grunnlinje i riss midt på lengden, til vannlinjen som tilsvarer sommerfribordets dypgående som skal tildeles for skipet.

.3 «Lettskipdypgående» er dypgående i riss midtskips som tilsvarer lettvekten.

.4 «Partiell lastelinjedypgående (dP)» er lettskipdypgående pluss 60 % av differansen mellom lettskipdypgående og lastelinjedypgående dS. Partiell lastelinjedypgående (dP) skal måles i meter.

.5 «Vannlinje (dB)» er den vertikale avstanden i meter fra grunnlinje i riss midt på lengden, til vannlinjen som tilsvarer 30 % av dybden DS.

.6 «Bredde (BS)» er skipets største bredde i riss i meter ved eller under dypeste lastelinje (dS).

.7 «Bredde (BB)» er skipets største bredde i riss i meter ved eller under vannlinje (dB).

.8 «Dybde (DS)» er dybde i riss i meter målt midt på lengden til øvre dekk i borde. Med hensyn til anvendelsen betyr «øvre dekk» det høyeste dekk som vanntette tverrskipsskott, unntatt akterskarpsskott, strekker seg til.

.9 «Lengde (L)» betyr 96 % av den totale lengden på en vannlinje ved 85 % av den minste dybden i risset målt fra toppen av kjølen, eller lengden fra forkant av stevnen til rorstammens akse på samme vannlinje, dersom denne er større. I skip konstruert med styrlast skal vannlinjen som denne lengden måles på, være parallell med konstruksjonsvannlinjen. Lengden (L) skal måles i meter.

.10 «Bredde (B)» betyr skipets største bredde i meter, målt midtskips til risset av spantene i et skip med ytre kledning av metall, og til ytterflaten av skroget i et skip med kledning av et hvilket som helst annet materiale.

.11 «Brennoljetank» betyr en tank der det transporteres brennolje, men utelukker de tankene som under normal fart ikke vil inneholde brennolje, for eksempel overløpstanker.

.12 «Liten brennoljetank» er en brennoljetank med en største egen kapasitet på høyst 30 m<sup>3</sup>.

.13 «C» er skipets samlede volum av brennolje, inkludert den som ligger på de små brennoljetankene, i m<sup>3</sup>, ved 98 % tankfylling.

.14 «Brennoljekapasitet» betyr en tanks volum i m<sup>3</sup>, ved 98 % fylling.

4 Bestemmelsene i denne regel skal få anvendelse på alle brennoljetanker, unntatt små brennoljetanker, som definert i nr. 3.12, forutsatt at samlet kapasitet på tanker som ikke er medregnet, ikke er større enn 600 m<sup>3</sup>.

5 Individuelle brennoljetanker skal ikke ha en kapasitet på over 2 500 m<sup>3</sup>.

6 På skip, bortsett fra selvløftende boreenheter, som har en samlet brennoljekapasitet på 600 m<sup>3</sup> eller mer, skal brennoljetanker være plassert over linjen i riss på bunnplaten, ingen steder mindre enn avstanden h som angitt nedenfor:

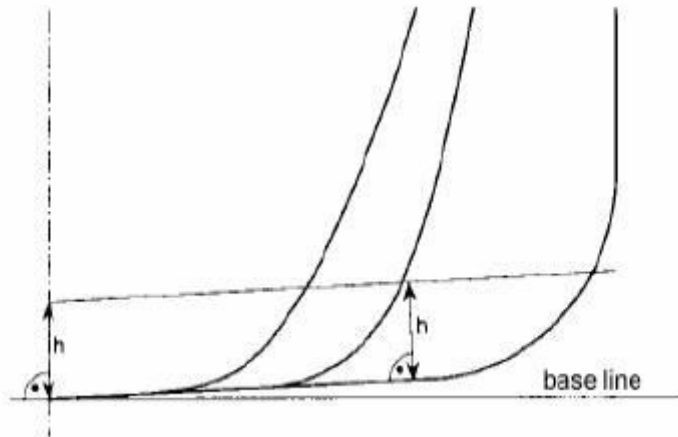
$$h = B/20 \text{ m eller,}$$



$h = 2,0$  m, avhengig av hvilken som er minst.

Minsteverdien for  $h = 0,76$  m

I overgangen av slagområdet og på steder uten en klart definert overgang av slaget, skal avgrensingslinjen for brennoljetanken gå parallelt med linjen i flatbunnen midtskips som vist i figur 1.



Figur 1 - Avgrensingslinjer for brennoljetank i henhold til nr. 6

7 På skip som har en samlet brennoljekapasitet på  $600 \text{ m}^3$  eller derover, men under  $5\,000 \text{ m}^3$ , skal brennoljetanker være plassert innenfor ytterkledningen i riss, ingen steder mindre enn avstanden  $w$  som, som vist i figur 2, blir målt på ethvert tverrsnitt vinkelrett på ytterkledningen, som angitt nedenfor:

$$w = 0,4 + 2,4 C/20\,000 \text{ m}$$

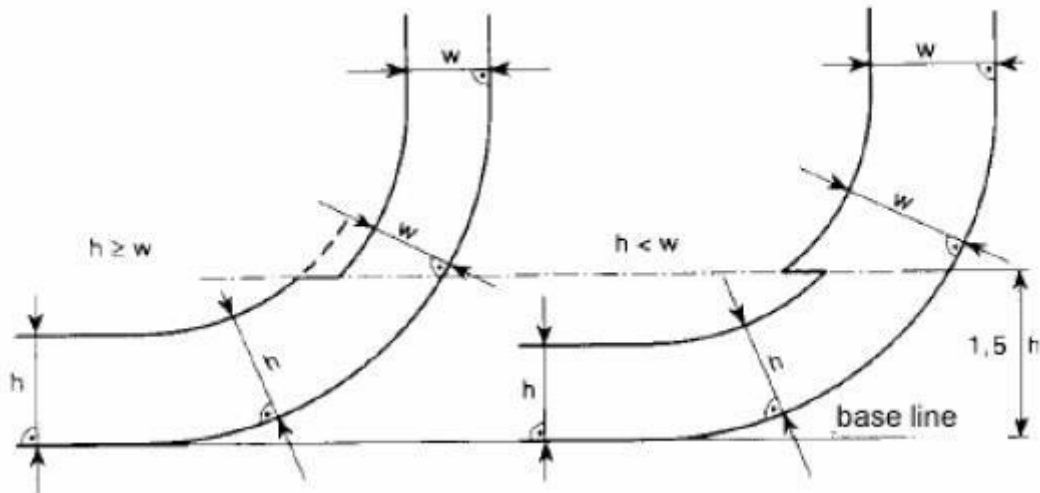
Minsteverdien av  $w = 1,0$  m, men for individuelle tanker med en brennoljekapasitet på under  $500 \text{ m}^3$ , er minsteverdien  $0,76$  m.

8 På skip som har en samlet brennoljekapasitet på  $5000 \text{ m}^3$  eller derover, skal brennoljetanker være plassert innenfor ytterkledningen i riss, ingen steder mindre enn avstanden  $w$  som, som vist i figur 2, blir målt på ethvert tverrsnitt vinkelrett på ytterkledningen, som angitt nedenfor:

$$w = 0,5 + C/20\,000 \text{ m eller}$$

$w = 2,0$  m, avhengig av hvilken som er minst.

Minsteverdien for  $w = 1,0$  m



Figur 2 - Avgrensningslinjer for brennoljetank i henhold til nr. 7 og 8

9 Opplegg for brennoljerør som er plassert i en kortere avstand fra skipets bunn enn  $h$ , som definert i nr. 6, eller en kortere avstand fra skipets side enn  $w$ , som definert i nr. 7 og 8, skal være utstyrt med ventiler eller lignende lukkeinnretninger innenfor eller rett ved siden av brennoljetanken. Disse ventilene skal kunne settes i drift fra et lett tilgjengelig innelukket rom hvis plassering er tilgjengelig fra kommandobroen eller kontrollposisjonen for framdriftsmaskineriet, uten å måtte krysse åpne fribord eller overbygde dekk. Disse ventilene skal lukke seg ved svikt i fjernstyringssystemet (unntatt i lukket posisjon) og skal holdes lukket til sjøs til enhver tid når tanken inneholder brennolje, bortsett fra at de kan åpnes ved overføring av brennolje.

10 Lensebrønner i brennoljetanker kan gå inn i dobbeltbunnen under avgrensningslinjen definert ved avstanden  $h$ , forutsatt at slike brønner er så små som praktisk mulig, og avstanden mellom brønnbunnen og bunnkledningen ikke er mindre enn  $0,5 h$ .

11 Som et alternativ til nr. 6 og enten 7 eller 8, skal skip oppfylle kvalitetsstandarder for utilsiktet utstrømning av brennolje angitt nedenfor:

.1 Beskyttelsesnivået mot forurensning med brennolje i tilfelle kollisjon eller grunnstøting, skal vurderes på grunnlag av den midlere parameteren for oljeutstrømning som følger:

$$OM < 0.0157 - 1.14E-6 \cdot C \quad 600 \text{ m}^3 \leq C < 5\,000 \text{ m}^3$$

$$OM < 0.010 \quad C \geq 5\,000 \text{ m}^3$$

der  $OM$  = midlere parameter for oljeutstrømning,  $C$  = samlet brennoljevolum.

.2 Den følgende generelle forutsetningen skal gjelde ved beregning av den midlere parameteren for oljeutstrømning:

.1 skipet forutsettes å være lastet til partiell lastelinjedypgående  $dP$  uten trim eller krenkning,

.2 alle brennoljetanker forutsettes å være lastet til 98 % av volumetrisk kapasitet,

.3 brennoljens nominelle tetthet ( $\rho_n$ ) skal generelt antas å være  $1\,000 \text{ kg/m}^3$ . Dersom brennoljens tetthet spesifikt er begrenset til en lavere verdi, kan den lavere verdien anvendes, og

.4 med hensyn til disse utstrømningsberegningene, skal hver brennoljetanks fyllingsgrad antas å være 0,99, med mindre annet er dokumentert.

.3 De følgende forutsetningene skal brukes ved kombinasjon av parametrene for oljeutstrømning:

.1 Den midlere oljeutstrømningen skal beregnes uavhengig for sideskade og bunnskade og deretter kombineres til en ikke-dimensjonell parameter for oljeutstrømning OM, som følger:

$$OM = (0.4 OMS + 0.6 OMB) / C$$

der:

OMS = midlere utstrømning for sideskade, i m<sup>3</sup>

OMB = midlere utstrømning for bunnskade, i m<sup>3</sup>

C = samlet brennoljevolum.

.2 For bunnskade skal uavhengige beregninger for midlere utstrømning gjøres for 0 m og 2,5 m tidevannsforskjell, og deretter kombineres som følger:

$$OMB = 0.7 OMB(0) + 0.3 OMB(2.5)$$

der:

OMB(0) = midlere utstrømning for 0 m tidevannsforskjell, og

OMB(2.5) = midlere utstrømning for minus 2,5 m tidevannsforskjell, i m<sup>3</sup>.

.4 Midlere utstrømning for sideskade OMS skal beregnes som følger:

$$OMS = \sum_{i=1}^n PS(i) OS(i) \text{ [m}^3\text{]}$$

der:

i = representer hver brennoljetank under vurdering,

n = samlet antall brennoljetanker,

PS(i) = sannsynligheten for at brennoljetank i gjennomhulles ved sideskade, beregnet i samsvar med nr. 11.6 i denne regel,

OS(i) = utstrømningen, i m<sup>3</sup>, fra sideskade på brennoljetank i, som forutsettes å være lik samlet volum i brennoljetank i ved 98 % fylling.

.5 Midlere utstrømning for bunnskade skal beregnes for hvert tidevannsforskjell

$$OMB(0) = \sum_{i=1}^n PB(i) OB(i) CDB(i) \text{ [m}^3\text{]}$$

der:

i = representer hver brennoljetank under vurdering,

$n$  = samlet antall brennoljetanker,

$PB(i)$  = sannsynligheten for penetrering av brennoljetank i ved bunnskade, beregnet i samsvar med nr. 11.7 i denne regel,

$OB(i)$  = utstrømningen fra brennoljetank  $i$ , i  $m^3$ , beregnet i samsvar med nr. 11.5.3 i denne regel, og

$CDB(i)$  = faktor for å ta hensyn til oppsamling av olje, som definert i nr. 11.5.4.

$$.2 OMB(2.5) = \sum_{i=1}^n PB(i) OB(i) CDB(i) [m^3]$$

der:

$i$ ,  $n$ ,  $PB(i)$  og  $CDB(i)$  = som definert i punkt .1 ovenfor

$OB(i)$  = utstrømningen fra brennoljetank  $i$ , i  $m^3$ , etter tidevannsendring.

.3 Oljeutstrømningen  $OB(i)$  for hver brennoljetank skal beregnes på grunnlag av trykkbalanseprinsipper, i samsvar med følgende forutsetninger:

.1 Skipet skal forutsettes grunnstøtt med null trim og kregning, med grunnstøtt dypgående før tidevannsendring lik partiell lastelinjedypgående  $dP$ .

.2 Brennoljenivået etter skade skal beregnes slik:

$$hF = \{(dP + tC - ZI)(\rho S)\} / \rho n$$

der:  $hF$  = høyden på brennoljeoverflaten over  $ZI$ , in  $m$ ,

$tC$  = tidevannsendring, i  $m$ . Reduksjoner i tidevann skal uttrykkes som negative verdier,

$ZI$  = høyden av laveste punkt i brennoljetanken over grunnlinjen, i  $m$ ,

$\rho S$  = sjøvannets egenvekt, som skal forutsettes å være  $1\,025 \text{ kg/m}^3$ , og

$\rho n$  = brennoljens nominelle tetthet, som definert i 11.2.3.

.3 Oljens utstrømning  $OB(i)$  for enhver tank som grenser til bunnplaten, skal antas å være ikke mindre enn følgende formel, men ikke mer enn tankens kapasitet:

$$OB(i) = HW \cdot A$$

der:

$$HW = 1,0 \text{ m, når } YB = 0$$

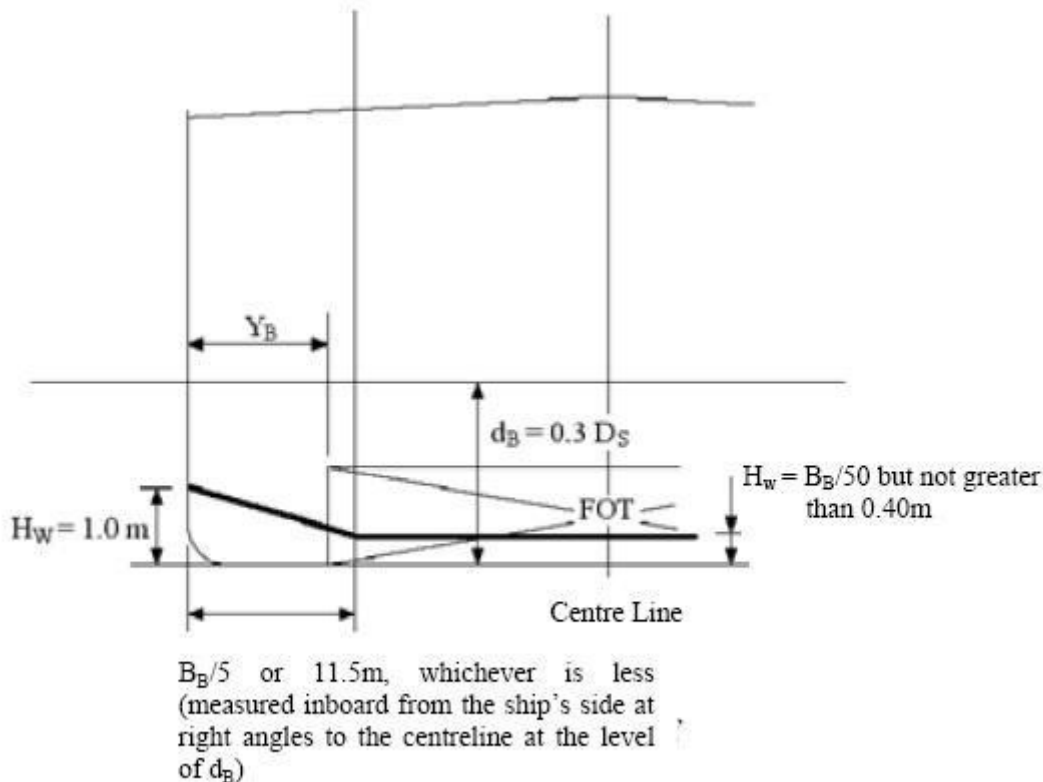
$HW = BB/50$ , men ikke mer enn  $0,4 \text{ m}$ , når  $YB$  er større enn  $BB/5$  eller  $11,5 \text{ m}$ , avhengig av hvilken som er minst

« $HW$ » skal måles oppover fra flat bunnlinje midtskips. I overgangen av slagområdet og på steder uten en klart definert overgang av slaget, skal  $HW$  måles fra en linje som er parallell med flatbunnen midtskips, som vist for avstanden « $h$ » i figur 1.

For YB-verdier utvendig for  $B_B/5$  eller 11,5 m, avhengig av hvilken som er minst, skal  $H_W$  interpoleres lineært.

$Y_B$  = minsteverdien av  $Y_B$  over brennoljetankens lengde, der på ethvert gitt sted  $Y_B$  er avstanden på tvers mellom sideplaten på vannlinjen  $d_B$  og tanken på eller under vannlinjen  $d_B$ .

$A$  = største horisontale projiserte arealet på brennoljetanken opp til nivået for  $H_W$  fra bunnen av tanken.



Figur 3 - Dimensjoner for beregning av minste oljeutstrømning i henhold til nr. 11.5.3.3

.4 Ved bunnskade kan en del av utstrømningen fra en brennoljetank fanges opp av rom som ikke inneholder olje. Denne effekten anslås ved anvendelse av faktoren  $CDB(i)$  for hver tank, som skal antas å være slik:

$CDB(i) = 0,6$  for brennoljetanker som avgrenses nedenfra av rom som ikke inneholder olje,

$CDB(i) = 1$  ellers.

.6 Sannsynligheten  $PS$  for brudd på et rom ved sideskade skal beregnes slik:

$$.1 PS = PSL \cdot PSV \cdot PST$$

der:  $PSL = (1 - PS_f - PS_a)$  = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i langskipssonen som avgrenses av  $X_a$  og  $X_f$ ,

$PSV = (1 - PSu - PSI) =$  sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i den vertikale sonen som avgrenses av  $ZI$  og  $Zu$ ,

$PST = (1 - PSy) =$  sannsynligheten for at skaden vil strekke seg tverrskips ut over grensen definert av  $y$ ,

.2  $PSa$ ,  $PSf$ ,  $PSu$  og  $PSI$  skal bestemmes ved lineær interpolasjon ut fra sannsynlighetstabellen for sideskade fastsatt i 11.6.3, og  $PSy$  skal beregnes ut fra formlene fastsatt i 11.6.3, der:

$PSa =$  sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge aktenfor plasseringen  $Xa/L$ ,

$PSa =$  sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge forut for plasseringen  $Xf/L$ ,

$PSI =$  sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge under tanken,

$PSu =$  sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge over tanken, og

$PSI =$  sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge utenbords for tanken.

Romavgrensningene  $Xa$ ,  $Xf$ ,  $ZI$ ,  $Zu$  og  $y$  skal beregnes slik:

$Xa =$  langskips avstand fra aktre endepunkt for  $L$  til akterste punkt på det aktuelle rommet, i m,

$Xf =$  langskips avstand fra aktre endepunkt for  $L$  til forreste punkt på det aktuelle rommet, i m,

$ZI =$  vertikal avstand fra grunnlinje i riss til laveste punkt på det aktuelle rommet, i m. Dersom  $ZI$  er større enn  $DS$ , skal  $ZI$  antas å være  $DS$ ,

$Zu =$  vertikal avstand fra grunnlinje i riss til høyeste punkt på det aktuelle rommet, i m. Dersom  $Zu$  er større enn  $DS$ , skal  $Zu$  antas å være  $DS$ , og

$y =$  minste horisontale avstand målt vinkelrett på senterlinjen mellom det aktuelle rommet og ytterkledningen, i m **1**.

I avrundingen av bunnen trenger ikke  $y$  å vurderes nedenfor en avstand  $h$  over grunnlinjen, der  $h$  er lavere enn  $B/10$ , 3 m eller toppen av tanken.

.3 Sannsynlighetstabell for sideskade

$X_a/L$	$P_{Sa}$	$X_f/L$	$P_{Sf}$	$Z_l/D_S$	$P_{Sl}$	$Z_u/D_S$	$P_{Su}$
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

PSy skal beregnes som følger:

$$PSy = (24.96 - 199.6 y/BS) (y/BS) \text{ for } y/BS \leq 0.05$$

$$PSy = 0.749 + \{5 - 44.4 (y/BS - 0.05)\} \{(y/BS) - 0.05\} \text{ for } 0.05 < y/BS < 0.1$$

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

PSy skal ikke være større enn 1.

.7 Sannsynligheten PB for brudd på et rom ved bunnskade skal beregnes slik:

**1** Ved symmetriske tankopplegg vurderes skader for kun én side av skipet, og da skal alle «y»-dimensjoner måles fra denne siden. Ved asymmetriske opplegg vises det til «Explanatory notes on matters related to the accidental oil outflow performance», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.122(52).

$$.1 PB = PBL \cdot PBT \cdot PBV$$

der: PBL = (1 - PBf - PBa) = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i langskipssonen som avgrenses av Xa og Xf,

PBT = (1 - PBp - PBs) = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i tverrskipssonen som avgrenses av Yp og Ys, og

PBV = (1 - PBz) = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg vertikalt over grensen definert av z,

.2 PBa, PBf, PBp og PBs skal bestemmes av lineær interpolasjon ut fra sannsynlighetstabellen for bunnskade fastsatt i 11.7.3, og PBz skal beregnes ut fra formlene fastsatt i 11.7.3, der:

$P_{Ba}$  = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge akter for plasseringen  $X_a/L$ ,

$P_{Bf}$  = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge foran plasseringen  $X_f/L$ ,

$P_{Bp}$  = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge til babord for tanken,

$P_{Bs}$  = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge til styrbord for tanken, og

$P_{Bz}$  = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge under tanken.

Romavgrensningene  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Y_p$ ,  $Y_s$  og  $z$  skal utarbeides slik:

$X_a$  og  $X_f$  som definert i 11.6.2,

$Y_p$  = tverrskips avstand fra punktet lengst til babord på rommet som ligger i eller under vannlinjen  $\delta_B$ , til et vertikalt plan beliggende  $BB/2$  til styrbord for skipets senterlinje,

$Y_s$  = tverrskips avstand fra punktet lengst til styrbord på rommet som ligger i eller under vannlinjen  $\delta_B$ , til et vertikalt plan beliggende  $BB/2$  til styrbord for skipets senterlinje, og

$z$  = minsteverdien for  $z$  i rommets lengde, der  $z$ , ved ethvert gitt punkt i langskipsretningen, er den vertikale avstanden fra det laveste punktet på bunnplatene ved dette langskipsstedet, til det laveste punktet i rommet på dette langskipsstedet.

.3 Sannsynlighetstabell for bunnskade

$X_a/L$	$P_{Ba}$	$X_f/L$	$P_{Bf}$	$Y_p/B_B$	$P_{Bp}$	$Y_s/B_B$	$P_{Bs}$
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844



PBz skal beregnes som følger:

$$PBz = (14.5 - 67 z/DS) (z/DS) \text{ for } z/DS \leq 0.1$$

$$PBz = 0.78 + 1.1 \{(z/DS - 0.1)\} \text{ for } z/DS > 0.1$$

PBz skal ikke være større enn 1.

.8 Med hensyn til vedlikehold og inspeksjon, skal alle brennoljetanker som ikke grenser til den ytre platekledningen, ikke være plassert nærmere platekledningen i bunnen enn minsteverdien h i nr. 6, og ikke nærmere platekledningen på siden enn den gjeldende minsteverdien w i nr. 7 eller 8.

12 Ved å godkjenne konstruksjonen og oppbygningen av skip som skal bygges i samsvar med denne regel, skal administrasjonene ta behørig hensyn til de allmenne sikkerhetsaspektene, herunder behovet for vedlikehold og inspeksjon av vingtanker og dobbelbunntanker eller -rom.»

**(Denne regel ble vedtatt ved Res.MEPC.141(54))**

### Regel 13 <sup>4</sup>Standard landtilkobling

For å gjøre det mulig å koble mottaksanleggets rørledninger til skipets tømmeledning for rester fra lensing av maskinrom og fra **tanker for oljerester (slamtanker)**, skal begge ledningene være utstyrt med en standard landtilkobling i samsvar med følgende tabell:

Standarddimensjoner for flenser til landtilkoblinger	Dimensjon
Beskrivelse	
Utvendig diameter	215 mm
Innvendig diameter	I samsvar med rørets utvendige diameter
Diameter av sirkel for boltehull	183 mm
Slisser i flens	6 hull med 22 mm diameter, plassert med innbyrdes samme avstand rundt en sirkel av ovennevnte diameter og utskåret til flensens ytterkant. Slissebredden skal være 22 mm
Flenstykkelse	20 mm
Bolter og muttere: antall, diameter	6, hver med 20 mm diameter og med passende lengde
Flensen er beregnet på å ta rør opp til en maksimal diameter på 125 mm og skal være av stål eller annet likeverdig materiale med plan flate. Denne flensen skal, sammen med en pakning av oljebestandig materiale, passe til et arbeidstrykk på 600 kPa.	

## PART B - UTSTYR

### Regel 14 Oljefiltreringsutstyr

1 Unntatt som fastsatt i nr. 3 i denne regel, skal **ethvert skip på 400 brutto registertonn eller mer, men mindre enn 10 000 brutto registertonn**, være utstyrt med

<sup>4</sup> Erstattet av Res.MEPC.187(59))

oljefiltreringsutstyr som oppfyller kravene i nr. 6 i denne regel. Ethvert slikt skip som kan slippe ut ballastvann oppbevart på brennoljetanker i samsvar med regel 16.2 i sjøen, skal oppfylle kravene i nr. 2 i denne regel.

2 Unntatt som fastsatt i nr. 3 i denne regel, skal **ethvert skip på 10 000 brutto registertonn eller mer**, være utstyrt med oljefiltreringsutstyr som oppfyller kravene i nr. 7 i denne regel.

3 Skip som hotellskip, lagringsfartøyer osv. som ligger stille, unntatt ved forflytningsreiser der det ikke transporteres last, behøver ikke å være utstyrt med oljefiltreringsutstyr. Slike skip skal være utstyrt med en oppsamlingstank med et volum som til administrasjonens tilfredshet er tilstrekkelig til å oppbevare alt oljeholdig bunnvann om bord. Alt oljeholdig bunnvann skal oppbevares om bord for deretter å slippes ut til mottaksanlegg,

4 Administrasjonen skal sikre at skip på mindre enn 400 brutto registertonn så langt som praktisk mulig er utstyrt for å oppbevare olje eller oljeholdige blandinger om bord eller slippe dem ut i samsvar med kravene i regel 15.6 i dette vedlegg.<sup>5</sup>

5 Administrasjonen kan fravike kravene i nr. 1 og 2 i denne regel for:

.1 ethvert skip som utelukkende brukes i reiser innenfor spesielle områder, eller

.2 ethvert skip som er sertifisert etter De internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer (eller annet innenfor disse reglens virkeområde med hensyn til størrelse og konstruksjon) som brukes i rutetrafikk med vendetid som ikke overstiger 24 timer, og som omfatter forflytningsreiser uten passasjerer/last for disse skipene,

.3 med hensyn til bestemmelsene i underpunkt .1 og .2 ovenfor, skal følgende vilkår være oppfylt:

.1 skipet er utstyrt med en oppsamlingstank med et volum som til administrasjonens tilfredshet er tilstrekkelig til å oppbevare alt oljeholdig bunnvann om bord,

.2 alt oljeholdig bunnvann oppbevares om bord for deretter å slippes ut til mottaksanlegg,

.3 administrasjonen har bestemt at mottaksanlegg med tilstrekkelig kapasitet er tilgjengelig for å motta slikt oljeholdig bunnvann i et tilstrekkelig antall havner eller terminaler som skipet anløper,

.4 Det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning har, når dette er påkrevd, påtegning om at skipet utelukkende brukes i reiser innenfor spesielle områder eller er godkjent som hurtiggående fartøyer i henhold til denne regel og ruten er fastlagt, og

.5 mengden av og tidspunktet for utslipp samt utslippshavnen er ført i oljedagboken del I.

6 Oljefiltreringsutstyret nevnt i nr. 1 i denne regel, skal være av en konstruksjon som er godkjent av administrasjonen, og skal være slik at det sikrer at ethvert utslipp av en oljeholdig blanding i sjøen etter at den har gått gjennom systemet, har et oljeinnhold som ikke overstiger 15 milliondeler. Ved vurdering av konstruksjonen til slikt utstyr, skal administrasjonen ta hensyn til spesifikasjonen som organisasjonen har anbefalt.\*

\* Det vises til «Recommendation on International Performance and Test Specification for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters», vedtatt av organisasjonen ved forsamlingsresolusjon A.393(X), eller «Guidelines and specifications for Pollution Prevention equipment for Machinery space Bilges of Ships», vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet

---

<sup>5</sup> Jf forskrift om miljømessig sikkerhet/hindring av forurensning fra skip kapittel 2.

ved resolusjon MEPC.60(33), eller de reviderte retningslinjene og spesifikasjonen for utstyr for hindring av forurensning til lensing av maskinrom på skip, vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet ved resolusjon MEPC.107(49).

7 Oljefiltreringsutstyr nevnt i nr. 2 i denne regel, skal oppfylle kravene i nr. 6 i denne regel. Det skal i tillegg være utstyrt med en alarm som viser når dette nivået ikke kan opprettholdes. Systemet skal også være utstyrt med ordninger som sikrer at ethvert utslipp av oljeholdige blandinger stoppes automatisk når oljeinnholdet i avløpsvannet overstiger 15 milliondeler. Ved vurdering av konstruksjonen til slikt utstyr og godkjenninger, skal administrasjonen ta hensyn til spesifikasjonen som organisasjonen har anbefalt.\*

\* Det vises til «Recommendation on International Performance and Test Specification for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters», vedtatt av organisasjonen ved forsamlingsresolusjon A.393(X), eller «Guidelines and specifications for Pollution Prevention equipment for Machinery space Bilges of Ships», vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet ved resolusjon MEPC.60(33), eller de reviderte retningslinjene og spesifikasjonen for utstyr for hindring av forurensning til lensing av maskinrom på skip, vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet ved resolusjon MEPC.107(49).

## **DEL C – KONTROLL AV DRIFTSMESSIGE OLJEUTSLIPP**

### **Regel 15 Kontroll av oljeutslipp**

1 Med forbehold for bestemmelsene i regel 4 i dette vedlegg og nr. 2, 3 og 6 i denne regel, skal ethvert utslipp i sjøen av olje eller oljeholdige blandinger fra skip være forbudt.

#### A. Utslipp utenfor spesielle områder

2 Ethvert utslipp i sjøen av olje eller oljeholdige blandinger fra **skip på 400 brutto registertonn eller mer**, er forbudt, unntatt når alle følgende vilkår er oppfylt:

- .1 skipet er underveis,
- .2 den oljeholdige blandingen bearbeides gjennom et oljefiltreringsutstyr som oppfyller kravene i regel 14 i dette vedlegg,
- .3 oljeinnholdet i avløpsvannet uten fortytning overstiger ikke 15 milliondeler,
- .4 den oljeholdige blandingen kommer ikke fra lensing av lastpumperom på oljetankskip, og
- .5 når det gjelder oljetankskip, er den oljeholdige blandingen ikke blandet med rester av oljelast.

#### B. Utslipp i spesielle områder

3 Ethvert utslipp i sjøen av olje eller oljeholdige blandinger fra **skip på 400 brutto registertonn eller mer**, er forbudt, unntatt når alle følgende vilkår er oppfylt:

- .1 skipet er underveis,
- .2 den oljeholdige blandingen bearbeides gjennom et oljefiltreringsutstyr som oppfyller kravene i regel 14.7 i dette vedlegg,
- .3 oljeinnholdet i avløpsvannet uten fortytning overstiger ikke 15 milliondeler,
- .4 den oljeholdige blandingen kommer ikke fra lensing av lastpumperom på oljetankskip, og

.5 når det gjelder oljetankskip, er den oljeholdige blandingen ikke blandet med rester av oljelast.

4 Når det gjelder Antarktisområdet, er ethvert utslipp i sjøen av olje eller oljeholdige blandinger fra alle skip forbudt.

5 Ingenting i denne regel skal forby et skip på en reise som bare delvis går i et spesielt område, å foreta utslipp utenfor et spesielt område i samsvar med nr. 2 i denne regel.

#### C. Krav til **skip på mindre enn 400 brutto registertonn** i alle områder, unntatt Antarktisområdet

6 Når det gjelder et **skip på mindre enn 400 brutto registertonn**, skal olje og alle oljeholdige blandinger enten oppbevares om bord for påfølgende utslipp til mottaksanlegg, eller slippes ut i sjøen i samsvar med følgende bestemmelser:

.1 skipet er underveis,

.2 skipet bruker et utstyr av en konstruksjon som er godkjent av administrasjonen, som sikrer at oljeinnholdet i avløpsvannet uten fortykning ikke overstiger 15 milliondeler,

.3 den oljeholdige blandingen kommer ikke fra lensing av lastpumperom på oljetankskip, og

.4 når det gjelder oljetankskip, er den oljeholdige blandingen ikke blandet med rester av oljelast.

#### D. Alminnelige krav

7 Når det observeres synlige spor av olje på eller under vannflaten i skipets umiddelbare nærhet eller i kjølvannet, bør konvensjonspartenes regjeringer straks undersøke forholdene, i den grad de med rimelig sikkerhet er i stand til å gjøre det, med henblikk på spørsmålet om det har forekommet overtredelse av bestemmelsene i denne regel. Undersøkelsen bør særlig omfatte vind- og sjøforholdene, skipets rute og hastighet, andre mulige kilder til de synlige sporene i nærheten, og eventuelle relevante fortegninger over oljeutslipp.

8 Ingen utslipp i sjøen skal inneholde kjemikalier eller andre stoffer i mengder eller konsentrasjoner som er farlige for havmiljøet, eller kjemikalier eller andre stoffer som er innført for det formål å omgå utslippsvilkårene fastsatt i denne regel.

9 Oljerester som ikke kan slippes ut i sjøen i samsvar med denne regel, skal oppbevares om bord for senere utslipp til mottaksanlegg.

### **Regel 16 Atskillelse av olje og vannballast og transport av olje i forpiggtanker**

1 Unntatt som fastsatt i nr. 2 i denne regel, skal det ikke transporteres ballastvann i noen brennoljetank i **skip levert etter 31. desember 1979**, som definert i regel 1.28.2, **på 4000 brutto registertonn eller mer, unntatt oljetankskip**, og i **oljetankskip levert etter 31. desember 1979**, som definert i regel 1.28.2, **på 150 brutto registertonn eller mer**.

2 Dersom behovet for å transportere store mengder brennolje gjør det nødvendig å transportere ballastvann som ikke er ren ballast i en brennoljetank, skal slikt ballastvann slippes ut til mottaksanlegg eller i sjøen i samsvar med regel 15 i dette vedlegg, med bruk av utstyret angitt i regel 14.2 i dette vedlegg, og det skal gjøres en innførsel i oljedagboken om dette.

3 I **et skip på 400 brutto registertonn eller mer som det er inngått byggekontrakt om etter 1. januar 1982 eller, i fravær av en byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn etter 1. juli 1982**, skal olje ikke transporteres i en forpiggtank forut for kollisjonsskottet.

4 Alle andre skip enn dem som omfattes av nr. 1 og 3 i denne regel, skal overholde bestemmelsene i disse numre så langt som rimelig og praktisk mulig.

## **Regel 17 Oljedagbok, del I - Maskinromoperasjoner**

**1 Alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer, og alle skip på 400 brutto registertonn eller mer som ikke er oljetankskip, skal ha en oljedagbok del I (Maskinromoperasjoner).** Oljedagboken skal, enten den foreligger som en del av skipets offisielle loggbøker eller på annen måte, være i samsvar med det formularet som er angitt i tillegg III til dette vedlegg.

2 Innførsel i oljedagboken del I skal foretas, for hver enkelt tank dersom det er hensiktsmessig, hver gang en av følgende maskinromoperasjoner utføres i skipet:

- .1 fylling av ballast på eller rengjøring av brennoljetanker,
- .2 utslipp av forurenset ballastvann eller spylevann fra brennoljetanker,
- .3 oppsamling og disponering av oljerester (**oljerest (slam)**);
- .4 utslipp over bord eller disponering på annen måte av bunnvann som har samlet seg i maskinrom, og
- .5 bunkring av brennolje eller smøreolje i bulk.

3 I tilfelle av slikt utslipp av olje eller oljeholdig blanding som nevnt i regel 4 i dette vedlegg, eller i tilfelle av utilsiktet eller annet uvanlig oljeutslipp som ikke er unntatt ved nevnte regel, skal det i oljedagboken del I skrives en redegjørelse for omstendighetene rundt og årsakene til utslippet.

4 Hver operasjon som er beskrevet i nr. 2 i denne regel, skal omgående innføres fullstendig i oljedagboken del I, slik at alle innførsler i boken angående operasjonen blir utfylt. Hver fullførte operasjon skal undertegnes av den eller de offiserene som har ansvar for de aktuelle operasjonene, og hver utfylte side skal undertegnes av skipsføreren. For skip som har et internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning, skal innførslene i oljedagboken del I være på minst engelsk, fransk eller spansk. Dersom det også gjøres innførsler på et offisielt språk i den staten hvis flagg skipet har rett til å føre, skal dette ha forrang ved tvist eller uoverensstemmelse.

5 Enhver svikt i oljefiltreringsutstyret skal noteres i oljedagboken del I.

6 Oljedagboken del I skal oppbevares på et slikt sted at den er lett tilgjengelig for inspeksjon på ethvert rimelig tidspunkt, og skal oppbevares om bord på skipet, unntatt i tilfeller av ubemannede skip under slep. Den skal oppbevares i et tidsrom på tre år etter at den siste innførselen er gjort.

7 Vedkommende myndighet hos en konvensjonsparts regjering kan inspisere oljedagboken del I om bord på ethvert skip som dette vedlegg får anvendelse på mens skipet er i dens havn eller offshoreterminaler, og kan ta kopi av enhver innførsel i boken og kan kreve at skipsføreren bekrefter at kopien er en attestert kopi av slik innførsel. Enhver slik kopi som er bekreftet av skipsføreren som attestert kopi av en innførsel i skipets oljedagbok del I, skal kunne framlegges i en hvilken som helst rettergang som bevis for de forholdene som er oppgitt i innførselen. Inspeksjon av en oljedagbok del I og opptak av attestert kopi ved vedkommende myndighet i henhold til dette nummer, skal utføres så raskt som mulig uten å forsinke skipet unødige.

## **KAPITTEL 4 – KRAV TIL LASTOMRÅDET I OLJETANKSKIP**

### **DEL A - KONSTRUKSJON**

## **Regel 18 Atskilte ballasttanker**

### ***Oljetankskip på 20 000 tonn dødvekt eller mer levert etter 1. juni 1982***

1 Alle råoljetankskip på 20 000 tonn dødvekt eller mer, og alle produkttankskip på 30 000 tonn dødvekt eller mer levert etter 1. juni 1982, som definert i regel 1.28.4, skal være utstyrt med atskilte ballasttanker og skal oppfylle kravene i nr. 2, 3 og 4, eller eventuelt 5, i denne regel.

2 Kapasiteten til de atskilte ballasttankene skal være bestemt slik at skipet kan operere sikkert på ballastreiser uten å måtte bruke lastetanker til vannballast, unntatt som fastsatt i nr. 3 eller 4 i denne regel. I alle tilfeller skal imidlertid atskilte ballasttanker minst ha slik kapasitet at i en hvilken som helst ballasttilstand på en hvilken som helst del av reisen, herunder tilstander som bare omfatter lettvekt pluss atskilt ballast, kan skipets dypgående og trim oppfylle følgende krav:

.1 midtskips dybde i riss (dm) i meter (uten at noen deformasjon av skipet tas i betraktning) skal ikke være mindre enn:

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

.2 dypgående ved forre og aktre perpendikulærlinjer skal tilsvare dem som bestemmes ved midtskips dypgående (dm) som angitt i nr. 2.1 i denne regel, i forbindelse med en trim som ikke er større enn 0,015L ved akterenden, og

.3 i alle tilfeller skal dypgående ved aktre perpendikulærlinje ikke være mindre enn det som er nødvendig for å oppnå full neddykking av propellen(e).

3 Ikke i noe tilfelle skal ballastvann transporteres på lastetanker, unntatt:

.1 på de sjeldne reisene der værforholdene er så dårlige at det etter skipsførerens mening er nødvendig å føre ekstra ballastvann på lastetanker av hensyn til skipets sikkerhet, og

.2 i unntakstilfeller der et oljetankskipets spesielle driftstype gjør det nødvendig å føre ballastvann ut over den mengden som kreves i henhold til nr. 2 i denne regel, forutsatt at slik drift av oljetankskipet kommer inn under den kategorien av unntakstilfeller som organisasjonen har fastsatt.

Slikt ekstra ballastvann skal behandles og slippes ut i samsvar med regel 34 i dette vedlegg, og det skal gjøres en innførsel i oljedagboken del II nevnt i regel 36 i dette vedlegg.

4 Når det gjelder råoljetankskip, skal den ekstra ballasten som er tillatt i nr. 3 i denne regel, transporteres på lastetanker bare dersom slike tanker er blitt råoljespylt i samsvar med regel 35 i dette vedlegg før avreise fra en oljehavn eller -terminal.

5 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 2 i denne regel, skal vilkårene for atskilt ballast for oljetankskip på mindre enn 150 m lengde, være til administrasjonens tilfredshet.

### ***Råoljetankskip på 40 000 tonn dødvekt eller mer levert 1. juni 1982 eller tidligere***

6 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 7 i denne regel, skal alle råoljetankskip på 40 000 tonn dødvekt eller mer levert 1. juni 1982 eller tidligere, som definert i regel 1.28.3, skal være utstyrt med atskilte ballasttanker og skal oppfylle kravene i nr. 2 og 3 i denne regel.

7 Råoljetankskip nevnt i nr. 6 i denne regel kan, i stedet for å være utstyrt med atskilte ballasttanker, operere med en prosedyre for rengjøring av lastetanker med bruk av råoljespyling i samsvar med regel 33 og 35 i dette vedlegg, med mindre hensikten er at råoljetankskipet skal transportere råolje som ikke egner seg for råoljespyling.

### **Produkttankskip på 40 000 tonn dødvekt eller mer levert 1. juni 1982 eller tidligere**

8 Ethvert produkttankskip på 40 000 tonn dødvekt eller mer levert 1. juni 1982 eller tidligere, som definert i regel 1.28.3, skal være utstyrt med atskilte ballasttanker og skal oppfylle kravene i nr. 2 og 3 i denne regel, eller som et alternativ operere med tanker for ren ballast i samsvar med følgende bestemmelser:

.1 Produkttankskipet skal ha tilstrekkelig tankkapasitet, utelukkende forbehold transport av ren ballast som definert i regel 1.17 i dette vedlegg, for å oppfylle kravene i nr. 2 og 3 i denne regel.

.2 Arrangementene og driftsmetodene for tanker forbeholdt ren ballast skal oppfylle de kravene som administrasjonen har fastsatt. Slike krav skal omfatte minst alle bestemmelser i de reviderte «Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.495(XII).

.3 Produkttankskipet skal være utstyrt med et oljemålingsinstrument godkjent av administrasjonen på grunnlag av spesifikasjoner anbefalt av organisasjonen, for å gjøre det mulig å kontrollere oljeinnholdet i ballastvann som slippes ut.\*

\* Når det gjelder oljemålingsinstrumenter montert på oljetankskip bygd før 2. oktober 1986, vises det til «Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.393(X).

Når det gjelder oljemålingsinstrumenter som inngår i overvåkings- og kontrollsystemer for utslipp, montert på oljetankskip bygd 2. oktober 1986 eller senere, vises det til «Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.586(14).

Når det gjelder oljemålingsinstrumenter montert på oljetankskip hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. januar 2005 eller senere, vises det til «Revised Guidelines and specifications», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.108(49).

.4 Ethvert produkttankskip som opererer med tanker forbeholdt ren ballast, skal være utstyrt med en instruksjonsbok for tanker forbeholdt ren ballast†, med en detaljert beskrivelse av systemet og spesifikasjoner for driftsmåtene. En slik instruksjonsbok skal være til administrasjonens tilfredsstillelse og skal inneholde alle opplysninger oppført i spesifikasjonene nevnt i nr. 8.2 i denne regel. Dersom det gjøres en endring som berører systemet med tanker forbeholdt ren ballast, skal instruksjonsboken revideres tilsvarende.

† Se standardformularet for instruksjonsboken i resolusjon A.495(XII).

### **Oljetankskip kvalifisert som oljetankskip med atskilte ballasttanker**

9 Ethvert oljetankskip som ikke er pålagt å være utstyrt med atskilte ballasttanker i samsvar med nr. 1, 6 eller 8 i denne regel, kan likevel bli kvalifisert som tankskip med atskilte ballasttanker, forutsatt at det oppfylder kravene i nr. 2 og 3 eller eventuelt 5 i denne regel.

### **Oljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere med spesielle ballastarrangementer**

10 Oljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere som definert i regel 1.28.3, med spesielle ballastarrangementer.

.1 Dersom et oljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere, som definert i regel 1.28.3, er konstruert eller opererer på en slik måte at det til enhver tid oppfylder kravene til dyppgående og trim fastsatt i nr. 2 i denne regel uten å måtte bruke ballastvann, skal det anses å oppfylle kravene til atskilte ballasttanker nevnt i nr. 6 i denne regel, forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:

- .1 driftsprosedyrer og ballastarrangementer er godkjent av administrasjonen,
- .2 det oppnås enighet mellom administrasjonen og regjeringene i de aktuelle havnestatene som er parter i konvensjonen, om når kravene til dypgående og trim er oppfylt gjennom en driftsprosedyre, og
- .3 Det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning er påtegnet slik at det viser at oljetankskipet opererer med spesielle ballastarrangementer.

.2 Ikke i noe tilfelle skal ballastvann transporteres i oljetanker, unntatt på de sjeldne reisene der værforholdene er så dårlige at det etter skipsførerens mening er nødvendig å føre ekstra ballastvann på lastetanker av hensyn til skipets sikkerhet. Slikt ekstra ballastvann skal behandles og slippes ut i samsvar med regel 34 i dette vedlegg, og i samsvar med kravene i regel 29, 31 og 32 i dette vedlegg, og det skal gjøres en innførsel i oljedagboken nevnt i regel 36 i dette vedlegg.

.3 En administrasjon som har påtegnet et sertifikat i samsvar med nr. 10.1.3 i denne regel, skal oversende opplysninger om dette til organisasjonen for distribusjon til partene i denne konvensjonen.

### **Oljetankskip på 70 000 tonn dødvekt eller mer levert etter 31. desember 1979**

11 Oljetankskip på 70 000 tonn dødvekt eller mer levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.2, skal være utstyrt med atskilte ballasttanker og skal oppfylle kravene i nr. 2, 3 og 4, eller eventuelt 5, i denne regel.

### **Beskyttet plassering av atskilte ballastrom**

12 Beskyttet plassering av atskilte ballastrom.

I alle råoljetankskip på 20 000 tonn dødvekt eller mer, og alle produkttankskip på 30 000 tonn dødvekt eller mer levert etter 1. juni 1982, som definert i regel 1.28.4, unntatt de tankskipene som oppfyller kravene i regel 19, skal de atskilte ballasttankene som skal ha stor nok kapasitet til å oppfylle kravene i nr. 2 i denne regel, og som er beliggende innenfor lastetanklengden, være arrangert i samsvar med kravene i nr. 13, 14 og 15 i denne regel, for å gi en viss beskyttelse mot oljeutstrømning i tilfelle av grunnstøtting eller kollisjon.

13 Atskilte ballasttanker og andre rom enn oljetanker innenfor lastetanklengden (Lt) skal være arrangert slik at de oppfyller følgende krav:

$$\Sigma PAc + \Sigma PAs \quad J[Lt(B + 2D)]$$

der:

PAc = arealet av skipssiden i kvadratmeter for hver atskilte ballasttank eller annet rom enn en oljetank, basert på projiserte ytterdimensjoner,

PAs = arealet av bunnplatene i kvadratmeter for hver slik tank eller hvert slikt rom basert på projiserte ytterdimensjoner,

Lt = lengde i meter mellom lastetankenenes forre og aktre ytterpunkter,

B = skipets største bredde i meter som definert i regel 1.22 i dette vedlegg,

D = dybde i riss i meter, målt vertikalt fra toppen av kjølen til toppen av fribordsdekkshjelken i borde midtskips. På skip som har runde dekkshjørner, skal dybde i



riss måles til skjæringspunktet for de projiserte linjene fra dekk og ytre hudkledning, idet linjene forlenges som om dekkshjørnet skulle være av vinkelformet konstruksjon

$J = 0,45$  for oljetankskip på 20 000 tonn dødvekt,  $0,30$  for oljetankskip på 200 000 tonn dødvekt eller mer, med forbehold for bestemmelsene i nr. 14 i denne regel.

For mellomliggende dødvektverdier skal verdien av  $J$  bestemmes ved lineær interpolasjon.

Hver gang symboler som er angitt i dette nummer, forekommer i denne regel, har de den betydningen som er definert i dette nummer.

14 For tankskip på 200 000 tonn dødvekt eller mer, kan verdien av  $J$  reduseres på følgende måte:

eller  $0,2$ , med anvendelse av den største verdien

der:

$a = 0,25$  for oljetankskip på 200 000 tonn dødvekt,

$a = 0,40$  for oljetankskip på 300 000 tonn dødvekt,

$a = 0,50$  for oljetankskip på 420 000 tonn dødvekt eller mer.

For mellomliggende dødvektverdier skal verdien av  $a$  bestemmes ved lineær interpolasjon.

$O_c$  = som definert i regel 25.1.1 i dette vedlegg,

$O_s$  = som definert i regel 25.1.2 i dette vedlegg,

$O_A$  = den tillatte oljeutstrømning i henhold til regel 26.2 i dette vedlegg.

15 Ved bestemmelse av  $P_{Ac}$  og  $P_A$ s for atskilte ballasttanker og andre rom enn oljetanker, skal følgende gjelde:

.1 minstebredden for hver vingtank eller rom som strekker seg i hele dybden av skipssiden eller fra dekket til toppen av dobbeltbunnen, skal ikke være mindre enn 2 meter. Bredden skal måles innover fra skipssiden i rett vinkel på senterlinjen. Dersom bredden er mindre, skal det ikke tas hensyn til vingtanken eller rommet ved beregning av beskyttelsesområdet  $P_{Ac}$ , og

.2 minste vertikale dybde av hver dobbeltbunntank eller hvert dobbeltbunnrom skal være  $B/15$  eller 2 meter, med anvendelse av den minste verdien. Dersom dybden er mindre, skal det ikke tas hensyn til bunntanken eller -rommet ved beregning av beskyttelsesområdet  $P_A$ s.

Målingen av minstebredde og minstedybde av vingtanker og dobbeltbunntanker skal gå klar av slagområdet og, når det gjelder minstebredde, klar av ethvert område med runde dekkshjørner.

### **Regel 19 Krav til dobbeltskrog og dobbeltbunn for oljetankskip levert 6. juli 1996 eller senere**

1 Denne regel skal få anvendelse på oljetankskip på 600 tonn dødvekt eller mer levert 6. juli 1996 eller senere, som definert i regel 1.28.6 i dette vedlegg, som følger.

2 Alle oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer skal:

.1 i stedet for regel 18 nr. 12-15, eventuelt oppfylle kravene i nr. 3 i denne regel, med mindre det omfattes av bestemmelsene i nr. 4 og 5 i denne regel, og

.2 eventuelt oppfylle kravene i regel 28.6.

3 Hele lastetankens lengde skal være beskyttet av ballasttanker eller andre rom enn tanker som transporterer olje, som følger:

.1 Vingtanker eller -rom

Vingtanker eller -rom skal dekke enten hele skipssidens høyde fra toppen av dobbeltbunnen til øverste dekk, uten hensyn til et rundt dekkshjørne dersom det finnes. De skal være plassert slik at lastetankene ligger innenfor ytterkledningen i riss, og ingen steder mindre enn avstanden  $w$  som, som vist i figur 1, blir målt på ethvert tverrsnitt vinkelrett på ytterkledningen, som angitt nedenfor:

$$w = 0,5 + DW/20\ 000 \text{ (m)}, \text{ eller}$$

$$w = 2,0 \text{ m, avhengig av hvilken som er minst.}$$

$$\text{Minsteverdien for } w = 1,0 \text{ m.}$$

.2 Dobbeltbunntanker eller -rom

Vet ethvert tverrsnitt skal dybden av hver dobbeltbunntank eller hvert dobbeltbunnrom være slik at avstanden  $h$  mellom bunnen av lastetankene og bunnkledningen i riss målt vinkelrett på bunnkledningen som vist i figur 1, ikke er mindre enn angitt nedenfor:

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

$$h = 2,0 \text{ m, avhengig av hvilken som er minst.}$$

$$\text{Minsteverdien for } h = 1,0 \text{ m.}$$

.3 Overgangen av slagområdet eller på steder uten en klart definert overgang av slaget

Når avstandene  $h$  og  $w$  er forskjellige, skal avstand  $w$  gjelde ved nivåer som overstiger  $1,5 h$  over grunnlinjen som vist i figur 1.

.4 Ballasttankenes samlede kapasitet

På råoljetankskip på 20 000 tonn dødvekt eller mer, og på produkttankskip på 30 000 tonn dødvekt eller mer, skal den samlede kapasiteten til vingtanker, dobbeltbunntanker, forpigg- og akterpigg-tanker ikke være mindre enn kapasiteten til de atskilte ballasttankene som er nødvendig for å oppfylle kravene i regel 18 i dette vedlegg. Vingtanker eller -rom og dobbeltbunntanker som brukes til å oppfylle kravene i regel 18, skal være plassert så enhetlig som praktisk mulig i lastetankens lengde. Ytterligere atskilt ballastkapasitet for å redusere langskips bøyespenning i skrogbjelker, trim osv., kan være plassert hvor som helst i skipet.

.5 Lensebrønner i lastetanker

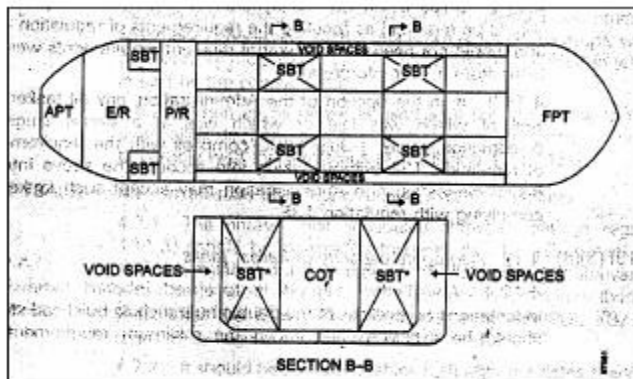
Lensebrønner i lastetanker kan gå inn i dobbeltbunnen under avgrensingslinjen definert ved avstanden  $h$ , forutsatt at slike brønner er så små som praktisk mulig, og avstanden mellom brønnbunnen og ytre bunn ikke er mindre enn  $0,5 h$ .

## .6 Rørapplegg for ballast- og lastetanker

Ballasttankenes rørapplegg og annet rørapplegg som f.eks. peile- og ventilasjonsrør til ballasttanker, skal ikke gå gjennom lastetanker. Lasterør og lignende rørapplegg til lastetanker skal ikke gå gjennom ballasttanker. Dette kravet kan fravikes for korte rørlengder, forutsatt at de er helsveiset eller tilsvarende.

4 Følgende får anvendelse på dobbeltbunntanker eller -rom:

.1 Kravet til dobbeltbunntanker eller -rom i henhold til nr. 3.2 i denne regel kan fravikes, forutsatt at tankskipet er konstruert slik at lasttrykk og damptrykk på bunnplaten som utgjør en enkelt grense mellom lasten og sjøen, ikke overstiger det ytre hydrostatiske vanntrykket som angitt ved følgende formel:



der:

$hc$  = høyde i meter på lasten som er i berøring med bunnplaten

$\rho_c$  = største lastetetthet i  $\text{kg/m}^3$

$d_n$  = minste driftsdypgående i meter ved enhver forventet lastetilstand

$\rho_s$  = egenvekten av sjøvann i  $\text{kg/m}^3$

$p$  = største innstillingstrykk over atmosfæretrykk (manometertrykk) for lastetankens trykk/vakuumentil, i Pa

$f$  = sikkerhetsfaktor = 1,1

$g$  = standard økning av tyngdekraften ( $9,81 \text{ m/s}^2$ )

.2 Eventuelle horisontale avdelinger som er nødvendig for å oppfylle de ovennevnte kravene, skal være plassert i en høyde som ikke er mindre enn  $B/6$  eller 6 m, med anvendelse av den minste verdien, men ikke mer enn  $0,6D$ , over grunnlinjen der  $D$  er dybde i riss midtskips.

.3 Plasseringen av vingtanker eller -rom skal være som definert i nr. 3.1 i denne regel, bortsett fra at under et nivå  $1,5 h$  over grunnlinjen der  $h$  er som definert i nr. 3.2 i denne regel, kan lastetankens yttergrense gå vertikalt ned til bunnplatene, som vist i figur 2.

5 Andre metoder for konstruksjon og bygging av oljetankskip kan også godtas som alternativer til kravene fastsatt i nr. 3 i denne regel, forutsatt at slike metoder sikrer minst samme grad av beskyttelse mot oljeforurensning ved kollisjon eller grunnstøting, og at de har prinsippgodkjennelse fra Komiteen for vern av havmiljøet på grunnlag av retningslinjer som organisasjonen har utarbeidet\*.

\* Det vises til «Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers», vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet i organisasjonen ved resolusjon MEPC.110(49).

6 Alle oljetankskip på mindre enn 5000 tonn dødvekt skal være i samsvar med nr. 3 og 4 i denne regel, eller skal:

.1 minst være utstyrt med dobbeltbunntanker eller -rom med en slik dybde at avstanden h angitt i nr. 3.2 i denne regel, er i samsvar med følgende:

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

med en minsteverdi for  $h = 0,76 \text{ m}$ ,

i overgangen av slagområdet og på steder uten en klart definert overgang av slaget, skal avgrensningslinjen for lastetanken gå parallelt med linjen i flatbunnen midtskips som vist i figur 3, og

.2 være utstyrt med lastetanker som er plassert slik at kapasiteten til hver lastetank ikke overstiger 700 m<sup>3</sup>, med mindre vingtankene eller -rommene er plassert i samsvar med nr. 3.1 i denne regel, slik at de er i samsvar med følgende:

$$w = 0,4 + 2,4 DW / 20\ 000 \text{ (m)} \text{ med en minsteverdi for } w = 0,76 \text{ m.}$$

7 Det skal ikke transporteres olje i noe rom som ligger forut for et kollisjonsskott plassert i samsvar med regel II-1/11 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med endringer. Et oljetankskip som ikke er pålagt å ha kollisjonsskott i samsvar med nevnte regel, skal ikke transportere olje i noe rom som ligger forut for tverrplanet vinkelrett på den senterlinjen som er plassert som om det var et kollisjonsskott plassert i samsvar med nevnte regel.

8 Ved å godkjenne konstruksjonen og oppbygningen av oljetankskip som skal bygges i samsvar med bestemmelsene i denne regel, skal administrasjonene ta behørig hensyn til de allmenne sikkerhetsaspektene, herunder behovet for vedlikehold og inspeksjon av vingtanker og dobbeltbunntanker eller -rom.

Figur 1 - Avgrensningslinjer for lastetank i henhold til nr. 3

Figur 2 - Avgrensningslinjer for lastetank i henhold til nr. 4

Figur 3 - Avgrensningslinjer for lastetank i henhold til nr. 6

## **Regel 20 Krav til dobbeltskrog og dobbeltbunn for oljetankskip levert før 6. juli 1996**

1 Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, skal denne regel:

.1 få anvendelse på **oljetankskip på 5 000 tonn dødvekt eller mer** som er **levert før 6.**

**juli 1996**, som definert i regel 1.28.5 i dette vedlegg, og

.2 ikke få anvendelse på oljetankskip som er i samsvar med regel 19 og regel 28 med hensyn til nr. 28.6, som er levert før 6. juli 1996, som definert i regel 1.28.5 i dette vedlegg, og

.3 ikke få anvendelse på oljetankskip som omfattes av underpunkt 1 ovenfor, som er i samsvar med regel 19.3.1 og 19.3.2 eller 19.4 eller 19.5 i dette vedlegg, bortsett fra at kravet til minsteavstander mellom lastetankens grenselinjer og skipssiden og ytre bunn ikke behøver å oppfylles på alle punkter. I så fall skal avstander for beskyttelse av sideområdene ikke være mindre enn det som er angitt i «International Bulk Chemical Code» for plassering av lastetank type 2, og avstander for beskyttelse av bunnområdet ved senterlinjen skal være i samsvar med regel 18.15.2 i dette vedlegg.

2 I denne regel gjelder følgende definisjoner:

.1 «Tung dieselolje» betyr dieselolje som ikke er destillater der et volum på mer enn 50 prosent utdestilleres ved en temperatur som ikke overstiger 340 °C når dette prøves ved metoden som godtas av organisasjonen<sup>1</sup>.

1 Det vises til «American Society for Testing and Material's Standard Test Method (Designation D86)».

.2 «Brennolje» betyr tunge destillater eller rester fra råolje eller blandinger av slike materialer som er beregnet på bruk som brennstoff for varme- eller kraftproduksjon, og som er av en kvalitet som er likeverdig med spesifikasjonen som godtas av organisasjonen<sup>2</sup>.

2 Det vises til «American Society for Testing and Material's Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) or heavier».

3 I denne regel er oljetankskip delt inn i følgende kategorier:

.1 «Oljetankskip i kategori 1» betyr et oljetankskip på 20 000 tonn dødvekt eller mer som transporterer råolje, brennolje, tung dieselolje eller smøreolje som last, og på 30 000 tonn dødvekt eller mer som transporterer annen olje enn nevnt ovenfor, som ikke oppfyller kravene til oljetankskip levert etter 1. juni 1982, som definert i regel 1.28.4 i dette vedlegg,

.2 «Oljetankskip i kategori 2» betyr et oljetankskip på 20 000 tonn dødvekt eller mer som transporterer råolje, brennolje, tung dieselolje eller smøreolje som last, og på 30 000 tonn dødvekt eller mer som transporterer annen olje enn nevnt ovenfor, som oppfyller kravene til oljetankskip levert etter 1. juni 1982, som definert i regel 1.28.4 i dette vedlegg, og

.3 «Oljetankskip i kategori 3» betyr et oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer, men mindre enn det som er angitt i underpunkt 1 eller 2 i dette nummer.

4. Et oljetankskip som denne regel får anvendelse på, skal oppfylle kravene i nr. 2-5, 7 og 8 i regel 19 og regel 28 med hensyn til nr. 28.6 i dette vedlegg senest 5. april 2005, eller på årsdagen for skipets leveringsdato på den datoen eller i det året som er angitt i følgende tabell:

Kategori for oljetankskip	Dato eller år
Kategori 1	<sup>6</sup> 5. april 2005 for skip levert 5. april 1982 eller tidligere 2005 for skip levert etter 5. april 1982
Kategori 2 og Kategori 3	<sup>7</sup> 5. april 2005 for skip levert 5. april 1977 eller tidligere 2005 for skip levert etter 5. april 1977, men før 1. januar 1978 2006 for skip levert i 1978 og 1979 2007 for skip levert i 1980 og 1981 2008 for skip levert i 1982 2009 for skip levert i 1983 2010 for skip levert i 1984 eller senere

5 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 4 i denne regel, gjelder følgende: For oljetankskip i kategori 2 eller 3 som er utstyrt med bare dobbeltbunn eller doble sider som ikke brukes til å transportere olje, og som strekker seg i hele lastetankens lengde, eller dobbeltskrogrom som ikke brukes til å transportere olje, og som strekker seg i hele lastetankens lengde, men som ikke oppfyller vilkårene for å bli fritatt fra bestemmelsene i nr. 1.3 i denne regel, kan administrasjonen tillatte at driften av slike skip fortsetter etter datoen angitt i nr. 4 i denne regel, forutsatt at:

.1 skipet var i bruk 1. juli 2001,

.2 administrasjonen er forvisset om, gjennom verifisering av den offisielle dokumentasjonen, at skipet oppfylte vilkårene angitt ovenfor,

.3 forholdene knyttet til skipet, som angitt ovenfor, er uforandret, og

.4 en slik fortsatt drift ikke strekker seg ut over datoen som er <sup>8</sup>25 år fra skipets leveringsdato.

6 Et oljetankskip i kategori 2 eller 3 som er 15 år eller eldre regnet fra leveringsdatoen, skal

<sup>6</sup> EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56m (forordning (EF) 417/2002 som endret): Årsdagen i 2003 for skip som levert i 1980 eller tidligere, årsdagen i 2004 for skip som er levert i 1981, årsdagen i 2005 for skip som er levert i 1982 eller senere.

<sup>7</sup> EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56m (forordning (EF) 417/2002 som endret): Årsdagen i 2003 for skip som er levert i 1975 eller tidligere, årsdagen i 2004 for skip som er levert i 1976, årsdagen i 2005 for skip som er levert i 1977

<sup>8</sup> EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56m (forordning (EF) 417/2002 som endret): Eller til årsdagen for leveringsdatoen i 2015, alt etter hvilken som kommer først.

være i samsvar med «Condition Assessment Scheme», vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet ved resolusjon MEPC.94(46) med endringer, <sup>9</sup>forutsatt at slike endringer vedtas, trer i kraft og får virkning i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen angående framgangsmåten ved endring av et tillegg til et vedlegg.

7 Administrasjonen kan tillate fortsatt drift av et oljetankskip i kategori 2 eller 3 etter datoen angitt i nr. 4 i denne regel, dersom tilfredsstillende resultater av «Condition Assessment Scheme» tilsier at skipet etter administrasjonens mening, er egnet til å fortsette slik drift, forutsatt at driften ikke strekker seg ut over årsdagen for skipets leveringsdato i 2015, eller datoen som er 25 år fra skipets leveringsdato, med anvendelse av den tidligste datoen.

8. 1 Administrasjonen i en part i denne konvensjonen som tillater anvendelse av nr. 5 i denne regel, eller tillater, midlertidig opphever, tilbakekaller eller avviser anvendelse av nr. 7 i denne regel på et skip som har rett til å føre dens flagg, skal umiddelbart oversende opplysninger om dette til organisasjonen, for distribusjon til partene i denne konvensjonen, til deres orientering og slik at de eventuelt kan treffe hensiktsmessige tiltak.

.2<sup>10</sup>. En part i denne konvensjonen skal ha rett til å nekte anløp i havner eller offshoreterminaler under dens jurisdiksjon, for oljetankskip som drives i samsvar med bestemmelsene i:

.1 nr. 5 i denne regel ut over årsdagen for skipets leveringsdato i 2015, eller

.2 nr. 7 i denne regel.

I slike tilfeller skal parten oversende opplysninger om dette til organisasjonen, for distribusjon til partene i denne konvensjonen til deres orientering.

## **Regel 21 Hindring av oljeforurensning fra oljetankskip som transporterer tunge oljer som last**

1 Denne regel skal:

.1 få anvendelse på oljetankskip på 600 tonn dødvekt eller mer som transporterer tunge oljer som last, uansett leveringsdato, og

. ikke få anvendelse på oljetankskip som omfattes av underpunkt 1 ovenfor, som er i samsvar med regel 19.3.1 og 19.3.2 eller 19.4 eller 19.5 i dette vedlegg, bortsett fra at kravet til minsteavstander mellom lastetankens grenselinjer og skipssiden og ytre bunn ikke behøver å oppfylles på alle punkter. I så fall skal avstander for beskyttelse av sideområdene ikke være mindre enn det som er angitt i «International Bulk Chemical Code» for plassering av lastetank type 2, og avstander for beskyttelse av bunnområdet ved senterlinjen skal være i samsvar med regel 18.15.2 i dette vedlegg.

2 I denne regel menes med «tunge oljer»:

---

<sup>9</sup> EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56m (forordning (EF) 417/2002 som endret) artikkel 5: skipet skal overholde kravene i tilstandsvurderingsordningen (CAS).

<sup>10</sup> EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56m (forordning (EF) 417/2002 som endret) artikkel 7: Etter årsdagen for levering i 2015 er det ikke lenger tillatt for oljetankskip i kategori 2 eller 3 å seile under norsk flagg å være i drift i samsvar med MARPOL regel I/20 nr5, eller for utenlandske skip å anløpe norske havner eller offshore terminaler selv om skipet er i samsvar med MARPOL regel I/20 nr 5.

.1 råolje med en densitet ved 15 °C på mer enn 900 kg/m<sup>3</sup>,

.<sup>112</sup> annen olje enn råolje med enten en densitet ved 15 °C på mer enn 900 kg/m<sup>3</sup> eller en kinematisk viskositet ved 50 °C på mer enn 180 mm<sup>2</sup>/s; eller ()

.3 bitumen, tjære og deres emulsjoner.

3 Et oljetankskip som denne regel får anvendelse på, skal være i samsvar med bestemmelsene i nr. 4-8 i denne regel i tillegg til å oppfylle de gjeldende bestemmelsene i regel 20.

4 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 5, 6 og 7 i denne regel, skal et oljetankskip som denne regel får anvendelse på:

.1 dersom det er på 5000 tonn dødvekt eller mer, oppfylle kravene i regel 19 i dette vedlegg senest 5. april 2005, eller

.2 dersom det er på 6000 tonn dødvekt eller mer, men mindre enn 5000 tonn dødvekt, være utstyrt med både dobbeltbunntanker eller -rom som er i samsvar med bestemmelsene i regel 19.6.1 i dette vedlegg, og vingtanker eller -rom anbrakt i samsvar med regel 19.3.1 og som oppfyller kravet om avstand w som nevnt i regel 19.6.2, senest på årsdagen for skipets leveringsdato i 2008.

5 Når det gjelder et oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer som transporterer tunge oljer som last, og som er utstyrt med bare dobbeltbunn eller doble sider som ikke brukes til å transportere olje, og som strekker seg i hele lastetankens lengde, eller dobbeltskrogrom som ikke brukes til å transportere olje, og som strekker seg i hele lastetankens lengde, men som ikke oppfyller vilkårene for å bli fritatt fra bestemmelsene i nr. 1.2 i denne regel, kan administrasjonen tillate at driften av et slikt skip fortsetter etter datoen angitt i nr. 4 i denne regel, forutsatt at:

.1 skipet var i bruk 4. desember 2003,

.2 administrasjonen er forvisset om, gjennom verifisering av den offisielle dokumentasjonen, at skipet oppfylte vilkårene angitt ovenfor,

.3 forholdene knyttet til skipet, som angitt ovenfor, er uforandret, og

.4 en slik fortsatt drift ikke strekker seg ut over datoen som er 25 år fra skipets leveringsdato.

6

.1 Administrasjonen kan tillate fortsatt drift av et oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer som transporterer råolje med en densitet ved 15°C på mer enn 900 kg/m<sup>3</sup>, men mindre enn 945 kg/m<sup>3</sup>, ut over datoen angitt i nr. 4 i denne regel, dersom tilfredsstillende resultater fra «Condition Assessment Scheme» (tilstandsvurderingsordningen) nevnt i regel 20.6, tilsier at skipet etter administrasjonens mening er egnet til slik fortsatt drift, idet det tas hensyn til skipets størrelse, alder, driftsområde og konstruksjonsmessige tilstand, og forutsatt at driften ikke varer ut over den datoen som er 25 år fra skipets leveringsdato.

.2 Administrasjonen kan tillate fortsatt drift av et oljetankskip på 600 tonn dødvekt eller mer, men under 5000 tonn dødvekt, som transporterer tunge oljer som last, ut over datoen angitt i nr. 4.2 i denne regel, dersom skipet etter administrasjonens mening er egnet til slik fortsatt drift, idet det tas hensyn til skipets størrelse, alder, driftsområde og konstruksjonsmessige tilstand, forutsatt at driften ikke varer ut over den datoen som er 25 år fra skipets leveringsdato.

---

<sup>11</sup> erstattet av Res.MEPC.141(54)



7 Administrasjonen til en part i denne konvensjonen kan fritta et oljetankskip på 600 tonn dødvekt eller mer som transporterer tunge oljer som last, fra bestemmelsene i denne regel dersom oljetankskipet:

.1 enten brukes i reiser utelukkende innenfor et område under partens jurisdiksjon, eller opererer som en flytende lagringsinnretning for tunge oljer innenfor et område under partens jurisdiksjon, eller

.2 enten brukes i reiser utelukkende innenfor et område under en annen parts jurisdiksjon, eller opererer som en flytende lagringsinnretning for tunge oljer innenfor et område under en annen parts jurisdiksjon, forutsatt at parten som har jurisdiksjon der oljetankskipet kommer til å operere, godtar at oljetankskipet opererer innenfor et område under dens jurisdiksjon.

8

.1 Administrasjonen i en part i denne konvensjonen som tillater, midlertidig opphever, tilbakekaller eller avviser anvendelse av nr. 5, 6 eller 7 i denne regel på et skip som har rett til å føre dens flagg, skal umiddelbart oversende opplysninger om dette til organisasjonen, for distribusjon til partene i denne konvensjonen, til deres orientering og slik at de eventuelt kan treffe hensiktsmessige tiltak.

.2 Med forbehold for bestemmelsene i folkeretten, skal en part i denne konvensjonen ha rett til å nekte oljetankskip som opererer i samsvar med bestemmelsene i nr. 5 eller 6 i denne regel, anløp i havner eller offshoreterminaler under dens jurisdiksjon, eller nekte skip-til-skip-overføring av tunge oljer i områder under dens jurisdiksjon, unntatt når dette er nødvendig for å ivareta et skips sikkerhet eller for å redde menneskeliv til sjøs. I slike tilfeller skal parten oversende opplysninger om dette til organisasjonen, for distribusjon til partene i denne konvensjonen til deres orientering.

## **Regel 22 Beskyttelse av bunn i pumperom**

1 Denne regel får anvendelse på **oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer bygd 1. januar 2007 eller senere.**

2 Pumperommet skal være utstyrt med dobbeltbunn slik at ved ethvert tverrsnitt er dybden av hver dobbeltbunntank eller hvert dobbeltbunnrom slik at avstanden h mellom bunnen av pumperommet og skipets grunnlinje målt i rett vinkel på skipets grunnlinje, ikke er mindre enn angitt nedenfor:

$h = B/15$  (m) eller

$h = 2$  m, avhengig av hvilken som er minst.

Minsteverdien for  $h = 1$  m.

3 For pumperom hvis bunnplate er plassert over grunnlinjen med minst den minstehøyden som kreves i nr. 2 ovenfor (f.eks. gondolhekkonstruksjon), vil det ikke være behov for dobbeltbunnkonstruksjon ved pumperommet.

4 Det skal finnes ballastpumper med egnede arrangementer til å sikre effektiv lensing fra dobbeltbunntanker.

5 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 2 og 3 ovenfor, behøver dobbeltbunn ikke være montert dersom fylling av pumperommet ikke ville sette ballast- eller lastepumpesystemet ut av funksjon.

## Regel 23 Funksjon ved utilsiktet utstrømning av olje

1 Denne regel skal få anvendelse på oljetankskip levert 1. januar 2010 eller senere, som definert i regel 1.28.8.

2 I denne regel gjelder følgende definisjoner:

.1 «Lastelinjedypgående (ds)» er den vertikale avstanden i meter fra grunnlinje i riss midt på lengden, til vannlinjen som tilsvarer sommerfribordet som er tildelt skipet. Beregninger vedrørende denne regel bør være basert på dypgående ds, uten hensyn til tildelte dypgående som eventuelt overstiger ds, for eksempel tropisk lastelinje.

.2 «Vannlinje (dB)» er den vertikale avstanden i meter fra grunnlinje i riss midt på lengden, til vannlinjen som tilsvarer 30 % av dybden D<sub>s</sub>.

.3 «Bredde (Bs)» er skipets største bredde i riss i meter ved eller under dypeste lastelinje dS.

.4 «Bredde (BB)» er skipets største bredde i riss i meter ved eller under vannlinje dB.

.5 «Dybde (Ds)» er dybde i riss i meter målt midt på lengden til øvre dekk i borde.

.6 «Lengde (L)» og «dødvekt (DW)» er som definert i henholdsvis regel 1.19 og 1.23.

3 For å gi tilstrekkelig beskyttelse mot oljeforurensning i tilfelle kollisjon eller grunnstøting, skal følgende krav oppfylles:

.1 For oljetankskip på 5 000 tonn dødvekt (DWT) eller mer, skal den midlere parameteren for oljeutstrømning være som følger:	for C ≤ 200 000 m <sup>3</sup>
OM ≤ 0,015	
OM ≤ 0,012 + (0,003/200 000) (400 000 - C)	for 200 000 m <sup>3</sup> < C < 400 000 m <sup>3</sup>
OM ≤ 0,012	for C ≥ 400 000 m <sup>3</sup>

for kombinasjonsskip mellom 5000 tonn dødvekt (DWT) og 200 000 m <sup>3</sup> kapasitet, kan den midlere parameteren for oljeutstrømning anvendes, forutsatt at det framlegges beregninger til administrasjonens tilfredshet som viser at etter at det er tatt hensyn til kombinasjonsskipets økte konstruksjonsstyrke, har skipet en funksjon ved oljeutstrømning som minst er likeverdig med et standard tankskip med dobbeltskrog, av samme størrelse, med OM < = 0,015.	for C ≤ 100 000 m <sup>3</sup>
OM ≤ 0,021	
OM ≤ 0,015 + (0,006/100 000) (200 000 - C)	for 100 000 m <sup>3</sup> < C ≤ 200 000 m <sup>3</sup>

der:

OM = midlere parameter for oljeutstrømning.

C = samlet volum av oljelast i m<sup>3</sup> ved at 98 % full tank

.2 for oljetankskip på mindre enn 5000 tonn dødvekt (DWT) :

Lengden av hver lastetank skal ikke overstige 10 m eller en av følgende verdier, med anvendelse av den største verdien:

.1 dersom det ikke finnes langskipsskott i lastetankene:

men skal ikke overstige 0,2 L

.2 dersom det finnes et langskipsskott i senterlinjen i lastetankene:

.3 dersom det finnes to eller flere langskipsskott i lastetankene:

.1 for vinglastetanker: 0,2 L

.2 for senterlastetanker:

.1 dersom  $b_i/B \geq 0,2$  L : 0,2 L

.2 dersom  $b_i/B < 0,2$ :

--- dersom det ikke finnes langskipsskott i senterlinjen:

--- dersom det finnes langskipsskott i senterlinjen:

.4  $b_i$  er minsteavstanden fra skipssiden til den aktuelle tankens ytre langskipsskott målt innenbords i rett vinkel på senterlinjen i den høyden som tilsvarer det tildelte sommerfribordet.

4 Følgende generelle forutsetninger skal gjelde ved beregning av den midlere parameteren for oljeutstrømning:

.1 Lengden av lastblokken går mellom forre og aktre ytterpunkter av alle tanker som er innrettet for transport av lasteolje, herunder slopptanker.

.2 Når denne regel nevner lastetanker, skal det forstås slik at det omfatter alle lastetanker, slopptanker og brenseltanker som ligger innenfor lengden av lastblokken.

.3 Skipet skal forutsettes å være lastet til lastelinjedypgående ds uten trim eller krenkning.

.4 Alle lasteoljetanker skal forutsettes å være lastet til 98 % av volumetrisk kapasitet. Lasteoljens nominelle densitet ( $\rho_n$ ) skal beregnes som følger:

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

.5 Med hensyn til disse utstrømningsberegningene, skal fyllingsgraden av hvert rom innenfor lastblokken, herunder lastetanker, ballasttanker og andre rom som ikke inneholder olje, antas å være 0,99, med mindre annet er dokumentert.

Lensebrønner kan det ses bort fra ved bestemmelsen av tankplasseringen, forutsatt at slike brønner er så små som praktisk mulig, og avstanden mellom brønnbunnen og ytre bunn ikke er mindre enn 0,5 h, der h er høyden som definert i regel 19.3.2.

5 De følgende forutsetningene skal brukes ved kombinasjon av parametrene for oljeutstrømning:

.1 Den midlere oljeutstrømningen skal beregnes uavhengig for sideskade og bunnskade og deretter kombineres til den ikke-dimensjonelle parameteren for oljeutstrømning OM, som følger:

der:

= midlere utstrømning for sideskade, i m<sup>3</sup>, og

= midlere utstrømning for bunnskade, i m<sup>3</sup>.

.2 For bunnskade skal uavhengige beregninger for midlere utstrømning gjøres for 0 m og minus 2,5 m tidevannsforhold, og deretter kombineres som følger:

der:

= midlere utstrømning for 0 m tidevannsforhold, og

= midlere utstrømning for minus 2,5 m tidevannsforhold, i m<sup>3</sup>.

6 Midlere utstrømning for sideskade OMS skal beregnes som følger:

der:

i = representer hver berørte lastetank,

n = samlet antall lastetanker,

= sannsynligheten for at lastetank i gjennomhulles ved sideskade, beregnet i samsvar med nr. 8.1 i denne regel,

= utstrømningen i m<sup>3</sup> ved sideskade i lastetank i, som forutsettes å være lik det samlede volumet i lastetank i som er 98 % full, med mindre det gjennom anvendelse av retningslinjene nevnt i regel 19.5 er påvist at et betydelig lastevolum vil være tilbake, og

C3 = 0,77 for skip som har to langskipsskott i lastetankene, forutsatt at disse skottene er kontinuerlige i hele lastblokken og Ps(i) utregnes i samsvar med denne regel. C3 er lik 1,0 for alle andre skip eller når Ps(i) utregnes i samsvar med nr. 10 i denne regel.

7 Midlere utstrømning for bunnskade skal beregnes for hvert tidevannsforhold som følger:

.1

der:

i = representer hver berørte lastetank,

n = samlet antall lastetanker,

= sannsynligheten for at lastetank i gjennomhulles ved bunnskade, beregnet i samsvar med nr. 9.1 i denne regel,

= utstrømningen fra lastetank i, i m<sup>3</sup>, beregnet i samsvar med nr. 7.3 i denne regel, og

= faktor for å ta hensyn til oppsamling av olje, som definert i nr. 7.4 i denne regel

.2

der:

i, n, og = som definert i underpunkt .1 ovenfor,

= utstrømningen fra lastetank i, i m<sup>3</sup>, etter tidevannsendring

.3 Oljeutstrømningen for hver lasteoljetank skal beregnes på grunnlag av trykklanseprinsipper, i samsvar med følgende forutsetninger:

.1 Skipet skal forutsettes grunnstøtt med null trim og krenkning, med grunnstøtt dypgående før tidevannsendring lik lastelinjedypgående ds.

.2 Lastenivået etter skade skal beregnes slik:

der:

$h_c$  = lasteoljens høyde over ZI, i meter,

$t_c$  = tidevannsendring, i m. Reduksjoner i tidevann skal uttrykkes som negative verdier,

ZI = høyden av laveste punkt i lastetanken over grunnlinjen, i meter,

$\rho_s$  = sjøvannets egenvekt, som skal forutsettes som 1,025 kg/m<sup>3</sup>,

$p$  = dersom det er montert et nøytralgassystem, skal normalt overtrykk i kPa settes til minst 5 kPa; dersom det ikke er montert et nøytralgassystem, kan overtrykket settes til 0,

$g$  = økning av tyngdekraften, settes til 9,81 m/s<sup>2</sup>, og

$\rho_n$  = lasteoljens nominelle densitet, beregnet i samsvar med nr. 4.4 i denne regel.

.3 For lastetanker som avgrenses av bunnplatene, skal oljeutstrømningen OB(i), med mindre den er påvist å være en annen, forsettes å ikke være mindre enn 1 % av det samlede volumet lasteolje som er lastet i lastetank i, for å ta hensyn til overføringstap i begynnelsen og dynamiske virkninger på grunn av strøm og bølger.

.4 Ved bunnskade kan en del av utstrømningen fra en lastetank fanges opp av rom som ikke inneholder olje. Denne effekten anslås ved anvendelse av faktoren for hver tank, som skal antas å være slik:

= 0,6 for lastetanker som avgrenses nedenfra av rom som ikke inneholder olje,

= 1,0 for lastetanker som avgrenses av bunnplatene.

8 Sannsynligheten  $P_s$  for brudd på et rom ved sideskade skal beregnes slik:

.1

der:

= sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i langskipssonen som avgrenses av  $X_a$  og  $X_f$ ,

= sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i den vertikale som avgrenses av ZI og Zu, og

= sannsynligheten for at skaden vil strekke seg tverrskips ut over grensen definert

av  $y$ ,

.2 , , , og skal bestemmes ved lineær interpolasjon ut fra sannsynlighetstabellen for sideskade fastsatt i nr. 8.3 i denne regel, der:

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge aktenfor plasseringen  $X_a/L$ ,

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge foran plasseringen  $X_f/L$ ,

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge under tanken,

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge over tanken, og

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge utenbords for tanken.

Romavgrensningene  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Z_l$ ,  $Z_u$  og  $y$  skal beregnes slik:

$X_a$  = langskips avstand fra aktre endepunkt for L til akterste punkt på det aktuelle rommet, i m,

$X_f$  = langskips avstand fra aktre endepunkt for L til forreste punkt på det aktuelle rommet, i m,

$Z_l$  = vertikal avstand fra grunnlinje i riss til laveste punkt på det aktuelle rommet, i m,

$Z_u$  = vertikal avstand fra grunnlinje i riss til høyeste punkt på det aktuelle rommet, i m,  $Z_u$  skal ikke være større enn  $D_s$ , og

$y$  = minste horisontale avstand målt vinkelrett på senterlinjen mellom det aktuelle rommet og ytterkledningen, i m, \*

\* Ved symmetriske tankopplegg vurderes skader for kun én side av skipet, og da skal alle «y»-dimensjoner måles fra denne siden. Ved asymmetriske opplegg vises det til «Explanatory notes on matters related to the accidental oil outflow performance», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.122(52).

.3 Sannsynlighetstabell for sideskade

skal beregnes slik:

skal ikke være større enn 1.

9 Sannsynligheten for brudd på et rom ved bunnskade skal beregnes slik:

.1

der:

= sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i langskipssonen som avgrenses av  $X_a$  og  $X_f$ ,

= sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i tverrskipssonen som avgrenses av  $Y_p$  og  $Y_s$ , og

= sannsynligheten for at skaden vil strekke seg vertikalt over grensen definert av  $z$ ,

.2 , , , , og skal bestemmes ved lineær interpolasjon ut fra sannsynlighetstabellen for bunnskade fastsatt i nr. 9.3 i denne regel, der:

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge aktenfor plasseringen  $X_a/L$ ,

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge foran plasseringen  $X_f/L$ ,

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge til babord for tanken,

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge til styrbord for tanken,

= sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge under tanken.

Romavgrensningene  $X_a$ ,  $X_f$ ,  $Y_p$ ,  $Y_s$  og  $z$  skal utarbeides slik:

$X_a$  og  $X_f$  er som definert i nr. 8.2 i denne regel,

$Y_p$  = tverrskips avstand fra punktet lengst til babord på rommet som ligger i eller under vannlinjen , til et vertikalt plan beliggende /2 til styrbord for skipets senterlinje, i meter,

$Y_s$  = tverrskips avstand fra punktet lengst til styrbord på rommet som ligger i eller under vannlinjen , til et vertikalt plan beliggende /2 til styrbord for skipets



senterlinje, i meter,

$z$  = minsteverdien for  $z$  i rommets lengde, der  $z$ , ved ethvert gitt punkt i langskipsretningen, er den vertikale avstanden fra det laveste punktet på bunnplatene ved dette langskipsstedet, til det laveste punktet i rommet på dette langskipsstedet, i meter.

### .3 Sannsynlighetstabell for bunnskade

skal beregnes slik:

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

$$= 0,78 + 1,1 (z/Ds - 0.1) \text{ for } z/Ds > 0,1.$$

skal ikke være større enn 1.

10 Denne regelen bruker en forenklet sannsynlighetsmetode der det gjøres en summering over bidragene til den midlere utstrømningen fra hver lastetank. Ved visse konstruksjoner, f.eks. slike som særpreges ved trinn/forsenking i skott/dekk og ved skrånende skott og/eller en tydelig skrogkrumning, kan strengere beregninger være hensiktsmessig. I slike tilfeller kan én av følgende framgangsmåter for beregning anvendes:

.1 Sannsynlighetene nevnt i 8 og 9 ovenfor, kan beregnes mer presist ved anvendelse av hypotetiske underavdelinger.\*

\* Det vises til «Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance», vedtatt at organisasjonen ved resolusjon MEPC.122(52).

.2 Sannsynlighetene nevnt i 8 og 9 ovenfor, kan beregnes ved direkte anvendelse av densitetsfunksjonene for sannsynlighet som finnes i retningslinjene nevnt i regel 19.5.

.3 Funksjonen ved oljeutstrømning kan evalueres i samsvar med metoden beskrevet i retningslinjene nevnt i regel 19.5.

### 11 Følgende bestemmelser får anvendelse på røropplegg:

.1 Rørledninger som går gjennom lastetanker i en avstand mindre enn  $0,30B_s$  fra skipssiden, eller mindre enn  $0,30D_s$  fra skipets bunn, skal være utstyrt med ventiler eller lignende lukkeinnretninger på stedet der de går inn i en lastetank. Disse ventilene skal holdes stengt i sjøen til enhver tid når tankene inneholder lasteolje, bortsett fra at de kan åpnes dersom det bare gjelder overføring av last som er nødvendige for viktige lasteoperasjoner.

.2 Det kan tas hensyn til redusert oljeutstrømning gjennom bruk av et nødsystem for hurtig lastoverføring, eller et annet system som er satt opp for å redusere oljeutstrømningen i tilfelle av en ulykke, bare dersom systemets effektivitet og sikkerhetsaspekter er godkjent av organisasjonen. Søknad om godkjenning skal innsendes i samsvar med bestemmelsene i retningslinjene nevnt i regel 19.5.

## Regel 24 Skadeforutsetninger

1 Ved beregning av hypotetisk oljeutstrømning fra oljetankskip i samsvar med regel 25 og 26, forutsettes følgende skadeutstrekning i tre dimensjoner i et parallelepiped på skipets side og bunn. Når det gjelder bunnskade, fastsettes to vilkår som skal anvendes individuelt på de oppgitte delene av oljetankskipet.

.1 Sideskade: 1 Langskips utstrekning ( $l_c$ ):	$1/3$ eller 14,5 meter, med anvendelse av den minste verdien
2 Tverrskips utstrekning ( $t_c$ ) (innover fra skipssiden, i rett vinkel på senterlinjen i høyden som tilsvarer tildelt sommerfribord):	$B/5$ eller 11,5 meter, med anvendelse av den minste verdien
3 Vertikal utstrekning ( $v_c$ ):	Fra grunnlinjen og oppover uten begrensning

.2 Bunnskade:	For 0,3L fra skipets forre perpendikulærlinje	Enhver annen del av skipet
1 Langskips utstrekning ( $l_s$ ):	$L/10$	$L/10$ eller 5 meter, med anvendelse av den minste verdien
2 Tverrskips utstrekning ( $t_s$ ):	$B/6$ eller 10 meter, med anvendelse av den minste verdien, men ikke mindre enn 5 meter	5 meter
3 Vertikal utstrekning fra grunnlinjen ( $v_s$ ):	$B/15$ eller 6 meter, med anvendelse av den minste verdien	

2 Hver gang symboler som er angitt i denne regel, forekommer i dette kapittel, har de den betydningen som er definert i denne regel.

## Regel 25 Hypotetisk oljeutstrømning

1 Den hypotetiske utstrømningen av olje ved sideskade ( $O_c$ ) og bunnskade ( $O_s$ ) skal beregnes etter følgende formler når det gjelder skadede rom på alle tenkelige steder i skipets lengde i den utstrekningen som er definert i regel 24 i dette vedlegg.

.1 Ved sideskade:

.2 Ved bunnskade:

der:

$W_i$  = volumet av en vingtank i kubikkmeter som forutsettes brutt ved skade som angitt i regel 24 i dette vedlegg;  $W_i$  for en atskilt ballasttank kan settes lik null.

$C_i$  = volumet av en sentertank i kubikkmeter som forutsettes brutt ved skade som angitt i regel 24 i dette vedlegg;  $C_i$  for en atskilt ballasttank kan settes lik null.

$K_i = 1 - b_i/t_c$  når  $b_i$  er lik eller større enn  $t_c$ , skal  $K_i$  settes lik null.

$Z_i = 1 - h_i/v_s$ , når  $h_i$  er lik eller større enn  $v_s$ , skal  $Z_i$  settes lik null.

$b_i$  = bredden av en vingtank i meter målt innenbords fra skipssiden i rett vinkel på senterlinjen som tilsvarer tildelt sommerfribord.

$h_i$  = minstedybden av dobbeltbunnen i meter; dersom det ikke er montert noen dobbeltbunn, skal  $h_i$  settes lik null.

Hver gang symboler som er angitt i dette nummer, forekommer i dette kapittel, har de den betydningen som er definert i denne regel.

2 Dersom et tomrom eller en atskilt ballasttank med lengde mindre enn  $l_c$  som definert i regel 24 i dette vedlegg, er plassert mellom vingoljetanker, kan  $O_c$  i formel (I) beregnes på grunnlag av at volumet  $W_i$  anses å være det faktiske volumet av én slik tank (der de har samme kapasitet) eller den minste av de to tankene (dersom de har forskjellig kapasitet) som tilgrenser et slikt rom, multiplisert med  $S_i$  som definert nedenfor, og ved å ta, for alle andre vingtanker som er berørt av en slik kollisjon, verdien av det faktiske fulle volumet.

$$S_i = 1 - l_i/l_c$$

der  $l_i$  = lengden i meter av det aktuelle tomrom eller atskilte ballasttank.

3

.1 Bare dobbeltbunntanker som enten er tomme eller som inneholder rent vann når det transporteres last i ovenforliggende tanker, skal medregnes.

.2 Dersom dobbeltbunnen ikke strekker seg i den berørte tankens fulle lengde og bredde, skal dobbeltbunnen anses som ikke-eksisterende, og volumet av tankene over området for bunnskaden skal tas med i formel (II), selv om tanken ikke anses skadet på grunn av at en slik delvis dobbeltbunn er installert.

.3 Lensebrønner kan det ses bort fra ved bestemmelsen av verdien  $h_i$ , forutsatt at slike brønner ikke er unormalt store i areal og strekker seg minst mulig under tanken, og ikke i noe tilfelle er mer enn halvparten av dobbeltbunnens høyde. Dersom dybden av en slik brønn utgjør mer enn halve høyden av dobbeltbunnen, skal  $h_i$  settes lik dobbeltbunnens høyde minus brønnhøyden.

Rørapplegg som betjener slike brønner skal, dersom det er installert innenfor dobbeltbunnen, være utstyrt med ventiler eller andre lukkeinnretninger plassert ved tilknytningspunktet til tanken som betjenes, for å hindre oljeutstrømning dersom det oppstår skade på rørapplegget. Slikt rørapplegg skal være installert så høyt oppe fra bunnplatene som mulig. Disse ventilene skal holdes stengt i sjøen til enhver tid når tanken inneholder

oljelast, bortsett fra at de kan åpnes dersom det bare gjelder overføring av last som er nødvendige for å trimme skipet.

4 I tilfeller der bunnskade samtidig berører fire sentertanker, kan verdien av Os beregnes etter formelen:

5 Et montert lasteoverføringssystem kan av administrasjonen regnes for å redusere oljeutstrømning ved bunnskade, dersom det har en høy nødutsuging i hver lasteoljetank, som kan overføre fra en eller flere skadede tanker til atskilte ballasttanker eller til ledige lastetanker, dersom det kan sikres at slike tanker vil ha tilstrekkelig frirom. Et slikt system kan regnes for å redusere oljeutstrømning, forutsatt at det i løpet av to timer kan overføre så mye olje at det tilsvarer halvparten av kapasiteten til den største av de skadede tankene som er berørt, og avhengig av at det finnes tilsvarende mottakskapasitet i ballast- eller lastetanker. Slik medregning skal begrenses til å muliggjøre beregning av Os i samsvar med formel (III). Rørene for slik utsuging skal være installert minst i en høyde som ikke er mindre enn den vertikale utstrekningen av bunnskaden vs. Administrasjonen skal gi organisasjonen opplysninger om de oppleggene den har godtatt, for distribusjon til andre parter i konvensjonen.

6 Denne regel får ikke anvendelse på oljetankskip levert 1. januar 2010 eller senere, som definert i regel 1.28.8.

## **Regel 26 Begrensninger av lastetankers størrelse og arrangement**

1 Unntatt som fastsatt i nr. 7 nedenfor, skal:

1. alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.2, og

2. alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.1, som faller inn under én av følgende kategorier:

.1 et tankskip som er levert etter 1. januar 1977, eller

.2 et tankskip som begge følgende vilkår gjelder for:

.1 leveringsdato er ikke senere enn 1. januar 1977, og

.2 byggekontrakten er inngått etter 1. januar 1974, eller i tilfeller der det ikke tidligere er inngått noen byggekontrakt, kjølen er strukket eller tankskipet er på et tilsvarende byggetrinn etter 30. juni 1974,

oppfylle bestemmelsene i denne regel.

2 Lastetankene på oljetankskip skal være av slik størrelse og slikt arrangement at den hypotetiske utstrømningen  $O_c$  eller  $O_s$  beregnet i samsvar med bestemmelsene i regel 25 i

dette vedlegg ikke på noe punkt i skipets lengde overstiger 30 000 kubikkmeter eller 400 , med anvendelse av den største verdien, men ikke i noe tilfelle over 40 000 kubikkmeter.

3 Volumet av en hvilken som helst vingtank for lasteolje på et oljetankskip skal ikke overstige 75 prosent av grensene for den hypotetiske oljeutstrømningen nevnt i nr. 2 i denne regel. Volumet av en hvilken som helst sentertank for lasteolje skal ikke overstige 50 000 kubikkmeter. For oljetankskip med atskilte ballasttanker som definert i regel 18 i dette vedlegg, kan det tillatte volumet av en vingtank for lasteolje beliggende mellom to atskilte ballasttanker

som hver har større lengde enn  $l_c$ , likevel økes til maksimumsgrensen for hypotetisk oljeutstrømning, forutsatt at vingtankenes bredde er større enn  $t_c$ .

4 Lengden av hver lastetank skal ikke overstige 10 m eller en av følgende verdier, med anvendelse av den største verdien:

.1 dersom det ikke finnes langskipsskott i lastetankene:

men skal ikke overstige 0,2 L

.2 dersom det finnes et langskipsskott i senterlinjen i lastetankene:

.3 dersom det finnes to eller flere langskipsskott i lastetankene:

.1 for vinglastetanker: 0,2 L

.2 for senterlastetanker:

.1 dersom  $B/b_i$  er lik eller større enn en femdel: 0,2 L

.2 dersom  $B/b_i$  er mindre enn en femdel:

--- dersom det ikke finnes langskipsskott i senterlinjen:

--- dersom det finnes langskipsskott i senterlinjen:

.4  $b_i$  er minsteavstanden fra skipssiden til den aktuelle tankens ytre langskipsskott målt innenbords i rett vinkel på senterlinjen i den høyden som tilsvarer det tildelte sommerfribordet.

5 For ikke å overskride volumgrensene fastsatt i nr. 2, 3 og 4 i denne regel, og uten hensyn til den godkjente typen lastoverføringssystem som er installert, skal det, når et slikt lastoverføringssystem forbinder to eller flere lastetanker med hverandre, finnes ventiler eller lignende lukkeinnetninger for å skille tankene fra hverandre. Disse ventilene eller innetningene skal være stengt når tankskipet er i sjøen.

6 Rørledninger som går gjennom lastetanker i en avstand mindre enn  $t_c$  fra skipssiden, eller mindre enn  $v_c$  fra skipets bunn, skal være utstyrt med ventiler eller lignende lukkeinnetninger på stedet der de går inn i en lastetank. Disse ventilene skal holdes stengt i sjøen til enhver tid når tanken inneholder lasteolje, bortsett fra at de kan åpnes dersom det bare gjelder overføring av last som er nødvendige for å trimme skipet.

7 Denne regel får ikke anvendelse på oljetankskip levert 1. januar 2010 eller senere, som definert i regel 1.28.8.

## **Regel 27 Intakt stabilitet**

1 Alle oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer levert 1. februar 2002 eller senere, som definert i regel 1.28.7, skal overholde kriteriene til intakt stabilitet angitt i nr. 1.1 og eventuelt 1.2 i denne regel, for ethvert driftsdyppgående i de verst mulige forholdene for lasting av last og

ballast, i henhold til god driftspraksis, herunder mellomliggende trinn med væskeoverføring. Under alle forhold skal ballasttankene forutsettes å ha mye plass.

.1 I havn skal initialmetasenterhøyden  $G_{Mo}$ , korrigert for den frie overflaten målt ved  $0^\circ$  krengeving, være minst 0,15 m,

.2 I sjøen gjelder følgende kriterier:

.1 arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) skal være minst 0,055 m.rad opp til  $\theta = 30^\circ$  krengeving, og minst 0,09 m.rad opp til  $\theta = 40^\circ$  eller annen fyllingsvinkel  $\theta_f$  \* dersom denne vinkelen er mindre enn  $40^\circ$ . I tillegg skal arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) mellom  $30^\circ$  og  $40^\circ$  krengeving eller mellom  $30^\circ$  og  $\theta_f$  dersom denne vinkelen er mindre enn  $40^\circ$ , være minst 0,03 m.rad,

\*  $\theta_f$  er den krengevingen der åpninger i skrogets overbygninger eller dekkshus som ikke kan lukkes værtett, blir neddykket. Ved anvendelse av dette kriteriet behøver små åpninger der det ikke kan finne sted progressiv fylling, ikke betraktes som åpne.

.2 rettende arm (GZ) skal være minst 0,20 m ved en krengeving lik eller større enn  $30^\circ$ ,

.3 største rettende arm skal inntreffe ved en krengeving som helst er større enn  $30^\circ$ , men som er minst  $25^\circ$ , og

.4 initialmetasenterhøyden  $G_{Mo}$ , korrigert for fri overflate målt ved  $0^\circ$  krengeving, skal være minst 0,15 m.

2 Kravene i nr. 1 i denne regel skal oppfylles ved konstruksjonsmål. For kombinasjonsskip kan det tillates enkle, supplerende driftsprosedyrer.

3 Enkle, supplerende driftsprosedyrer for væskeoverføring som nevnt i nr. 2 i denne regel, skal innebære skriftlige prosedyrer som skipsføreren har til rådighet, og som:

.1 er godkjent av administrasjonen,

.2 angir hvilke laste- og ballasttanker som under enhver konkret tilstand med væskeoverføring og ethvert mulig intervall for lastdensitet, har mye plass og fremdeles gjør det mulig å overholde stabilitetskriteriene. Hvilke tanker som har mye plass kan variere under væskeoverføring og være av en hvilken som helst kombinasjon forutsatt at de overholder kriteriene,

.3 vil være lett forståelige for offiseren med ansvar for væskeoverføring,

.4 fastsetter planlagte operasjonsrekkefølger ved overføring av last/ballast,

.5 gjør det mulig å sammenligne oppnådd og påbudt stabilitet, ved bruk av stabilitetskriterier i grafisk form eller tabellform,

.6 ikke krever at ansvarshavende offiser foretar noen matematiske beregninger,

.7 fastsetter korrigerende tiltak som skal treffes av ansvarshavende offiser i tilfelle av avvik fra anbefalte verdier og i tilfelle av nødssituasjoner, og

.8 vises lett synlig i den godkjente trim- og stabilitetshåndboken og ved kontrollstasjonen for last-/ballastoverføring og i eventuell programvare som stabilitetsberegningene utføres med.

## **Regel 28 Oppdeling og stabilitet i skadet tilstand**

1 Alle oljetankskip levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.2, på 150 brutto registertonn eller mer, skal overholde kriteriene til oppdeling og stabilitet i skadet tilstand som angitt i nr. 3 i denne regel, etter antatt side- eller bunnskade som angitt i nr. 2 i denne regel, ved ethvert driftsdyppgående som angir reelle delvise eller fulle lastetilstander i samsvar med skipets trim og styrke så vel som lastens relative densitet. Slik skade skal anvendes på alle tenkelige steder i skipets lengde, som følger:

.1 på tankskip lengre enn 225 meter, hvor som helst i skipets lengde,

.2 på tankskip lengre enn 150 meter, men ikke mer enn 225 meter, hvor som helst i skipets lengde unntatt når det tilstøtende skottet enten aktenfor eller forut for maskinrommet plassert akter, er involvert. Maskinrommet skal anses som ett enkelt fyllingsrom, og

.3 på tankskip som ikke er mer enn 150 meter, hvor som helst i skipets lengde mellom tilstøtende tverrskipsskott med unntak av maskinrommet. For tankskip som er 100 meter eller mindre, der alle krav i nr. 3 i denne regel ikke kan oppfylles uten at skipets driftsmessige egenskaper forringes vesentlig, kan administrasjonene tillate lettelser i disse kravene.

Ballasttilstander der tankskipet ikke transporterer olje i lastetankene, unntatt eventuelle oljerester, skal ikke tas i betraktning.

2 Følgende bestemmelser om den antatte skadens utstrekning og art får anvendelse:

.1 Sideskade:		
1 Langskips utstrekning:		1/3 eller 14,5 meter, med anvendelse av den minste verden
2 Tverrskips utstrekning (innover fra skipssiden i rett vinkel på senterlinjen i høyde sommerlastelinjen):		B/5 eller 11,5 meter, med anvendelse av den minste verdien
3 Vertikal utstrekning:		Fra bunnplatenes riss i senterlinjen, oppover uten begrensning

.2 Bunnskade:	For 0,3 L fra skipets forre perpendikulærlinje	Enhver annen del av skipet
1 Langskips utstrekning:	1/3 eller 14,5 meter, med anvendelse av den minste verden	1/3 eller 5 meter, med anvendelse av den minste verden
2 Tverrskips utstrekning:	B/6 eller 10 meter, med anvendelse av den minste verdien	B/6 eller 5 meter, med anvendelse av den minste verdien
3 Vertikal utstrekning:	B/15 eller 6 meter, med anvendelse av den minste verdien, målt fra bunnplatenes riss i senterlinjen	B/15 eller 6 meter, med anvendelse av den minste verdien, målt fra bunnplatenes riss i senterlinjen

.3 Dersom skade av mindre omfang enn den største skadeutstrekning fastsatt i nr. 2.1 og 2.2 i dette nummer ville føre til en alvorligere tilstand, skal slik skade tas i betraktning.

.4 Dersom skade som berører tverrskipsskott medregnes som angitt i nr. 1.1 og 1.2 i denne regel, skal vanntette tverrskipsskott ha en innbyrdes avstand som minst er lik langskips utstrekning av antatt skade som angitt i nr. 2.1 i dette nummer for å bli betraktet som effektiv. Dersom tverrskipsskottet har mindre innbyrdes avstand, skal ett eller flere av disse skottene innenfor slik skadeutstrekning antas å være ikke-eksisterende med hensyn til å bestemme fylte rom.

.5 Dersom skaden mellom tilstøtende vanntette tverrskipsskott medregnes som angitt i underpunkt 1.3 i denne regel, skal ingen tverrskips hovedskott eller tverrskipsskott som avgrenser sidetanker eller dobbeltbunntanker, antas å være skadet, med mindre:

.1 avstanden mellom de tilstøtende skottene er mindre enn langskips utstrekning av antatt skade som angitt i underpunkt 2.1 i dette nummer, eller

.2 det finnes et trinn eller en forsenkning i et tverrskipsskott på mer enn 3,05 meter, plassert innenfor utstrekningen av gjennomhulling av antatt skade. Trinnet som dannes av akterpiggsykkottet og tanktoppen i akterpiggen, skal ikke anses som et trinn med hensyn til denne regel.

.6 Dersom rørledninger, kanaler eller tunneler ligger innenfor utstrekningen av antatt skade, skal det sørges for arrangementer slik at tiltakende fylling ikke dermed kan spre seg til andre rom enn dem som antas å kunne fylles i hvert skadetilfelle.

3 Oljetankskip skal anses å overholde kriteriene til stabilitet i skadet tilstand dersom følgende krav er oppfylt:

.1 Under hensyn til nedsynking, krenkning og trim skal den endelige vannlinjen være under laveste kant av enhver åpning hvorigjennom tiltakende fylling kan finne sted. Slike åpninger skal omfatte lufterør og slike som lukkes ved hjelp av vanntette dører eller lukedecksler, og kan utelate de åpningene som lukkes ved hjelp av vanntette mannhulldecksler og små luker i flukt med dekket, små vanntette lukedecksler til lastetanker som opprettholder dekkets store grad av helhet, fjernstyrte vanntette skyvedører og lysventiler som ikke kan åpnes.

.2 I siste fyllingsstadium skal krengevinkelen som skyldes usymmetrisk fylling, ikke overstige 25°, forutsatt at denne vinkelen kan økes til 30° dersom det ikke forekommer nedsynking av dekkskanten.

.3 Stabiliteten i siste fyllingsstadium skal undersøkes og kan anses som tilstrekkelig dersom kurven for rettende arm har en utstrekning på minst 20° utover likevektstilstanden i tilknytning til en maksimal gjenværende rettende arm på minst 0,1 meter innenfor utstrekningen på 20°. Arealet under kurven innenfor denne utstrekningen skal være minst 0,0175 meterradianer. Ubeskyttede åpninger skal ikke neddykkes innenfor denne utstrekningen med mindre det aktuelle rommet forutsettes å bli fylt. Innenfor denne utstrekningen kan det tillates neddykking av enhver av de åpningene som er oppført i underpunkt 3.1 i dette nummer, og andre åpninger som kan lukkes vanntett.

.4 Administrasjonen skal være forvisset om at stabiliteten er tilstrekkelig i mellomliggende fyllingsstadier.

.5 Utligningsarrangementer som krever mekaniske hjelpemidler, som ventiler eller rør for kryssfylling, dersom slike er montert, skal ikke tas i betraktning i den hensikt å redusere en krengevinkel eller oppnå en minsteutstrekning av gjenværende stabilitet for å oppfylle kravene i underpunkt 3.1, 3.2 og 3.3 i dette nummer, og tilstrekkelig gjenværende stabilitet skal opprettholdes gjennom alle stadier der utligning brukes. Rom som er forbundet med



hverandre ved hjelp av kanaler med stort tverrsnitt, kan anses å være felles.

4 Kravene i nr. 1 i denne regel skal bekreftes ved beregninger som tar hensyn til særtrekkene ved skipets konstruksjon, plassering, utforming og innholdet av de skadede rommene, samt fordeling, relativ densitet og fri overflateeffekt av væsker. Beregningene skal være basert på følgende:

.1 Det skal tas hensyn til enhver tom eller delvis fylt tank, relativ densitet i den lasten som transporteres, samt enhver utstrømning av væske fra skadede rom.

.2 Fyllingsgradene som antas for rom som fylles på grunn av skade, skal være som følger:	Fyllingsgrad
Rom	
Bestemt for forråd	0,60
Anvendt til innredning	0,95
Anvendt til maskineri	0,85
Tomrom	0,95
Beregnet på forbruksvæsker	0-0,95*
Beregnet på andre væsker	0-0,95*

\* Fyllingsgraden av delvis fylte rom skal være i samsvar med den væskemengden som transporteres i rommet. Når en skade medfører brudd på en tank som inneholder væsker, skal det alltid antas at innholdet er helt forsvunnet fra dette rommet og erstattet med saltvann opp til nivået for det endelige likevektsplanet.

.3 Oppdriften av enhver overbygning direkte over sideskaden skal ses bort fra. De delene av overbygninger som ikke er fylt og som ligger utenfor skadens utstrekning, kan det likevel tas hensyn til, forutsatt at de er atskilt fra det skadede rommet ved vanntette skott, og at kravene i underpunkt .1 i denne regel med hensyn til disse intakte rommene, oppfylles. Hengslede vanntette dører kan godtas i vanntette skott i overbygningen.

.4 Fri overflateeffekt skal beregnes ved en krengevinkel på 5° for hvert enkelt rom. Administrasjonen kan kreve eller tillate at korrigeringer av fri overflate beregnes ved en større krengevinkel enn 5° for delvis fylte tanker.

.5 Ved beregning av fri overflateeffekt for forbruksvæsker skal det antas at for hver væsketype har minst ett tverrgående par eller en enkelt senterlinjetank fri overflate, og den tanken eller tankkombinasjonen det skal tas hensyn til, skal være dem der fri overflateeffekt er størst.

5 Skipsføreren av ethvert oljetankskip som denne regel får anvendelse på, og den personen som har ansvar for oljetankskip uten egen framdrift som denne regel får anvendelse på, skal på godkjent måte være utstyrt med:

.1 opplysninger om lasting og lastfordeling som er nødvendig for å sikre at bestemmelsene i denne regel overholdes, og

.2 data om skipets evne til å overholde kriteriene til stabilitet i skadet tilstand som fastsett ved denne regel, herunder virkningen av eventuelle lettelser som måtte være gitt i henhold til underpunkt 1.3 i denne regel.

6 For oljetankskip på 20 000 tonn dødvekt eller mer levert 6. juli 1996 eller senere, som definert i regel 1.28.6, skal skadeantakelsene fastsatt i nr. 2.2 i denne regel, suppleres med

følgende antatte grunnstøttingsskade på bunn:

.1 langskips utstrekning:

.1 skip på 75 000 tonn dødvekt eller mer:

0,6 L målt fra forre perpendikulærlinje,

.2 skip på mindre enn 75 000 tonn dødvekt:

0,4 L målt fra forre perpendikulærlinje,

.2 tverrskips utstrekning: B/3 hvor som helst på bunnen,

.3 vertikal utstrekning: brudd på ytre skrog.

## Regel 29 Slopptanker

1 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 4 i regel 3 i dette vedlegg, skal oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer være utstyrt med slopptankarrangementer i samsvar med kravene i nr. 2.1-2.3 i denne regel. På oljetankskip levert 31. desember 1979 eller tidligere som definert i regel 1.28.1, kan enhver lastetank fungere som slopptank.

2.1 Det skal finnes tilstrekkelige muligheter for rengjøring av lastetanker og overføring av forurensede ballastrester og tankspylevann fra lastetankene til en slopptank som er godkjent av administrasjonen.

2.2 I dette systemet skal det finnes arrangementer for overføring av oljeholdig avfall til en slopptank eller en kombinasjon av slopptanker på en slik måte at ethvert utslipp av avløpsvann i sjøen vil være slik at det er i samsvar med bestemmelsene i regel 34 i dette vedlegg.

2.3 Arrangementet av slopptanken eller kombinasjonen av slopptanker skal ha den kapasiteten som er nødvendig for å oppbevare skyllevannet som oppstår ved tankspyling, oljerester og forurensede ballastrester. Slopptanken(e)s samlede kapasitet skal ikke være mindre enn 3 prosent av skipets oljeførende kapasitet, med unntak av at administrasjonen kan godta:

.1 2 prosent for oljetankskip der tankspylearrangementet er slik at når slopptanken(e) først er fylt med spylevann, er dette vannet tilstrekkelig til tankspyling og eventuelt til å gi drivvæske til ejektorer, uten innførsel av ekstra vann i systemet,

.2 2 prosent der det finnes atskilte ballasttanker eller tanker forbeholdt ren ballast i samsvar med regel 18 i dette vedlegg, eller der det er montert rengjøringsystemer for lastetanker som bruker råoljespyling, i samsvar med regel 3 i dette vedlegg. Denne kapasiteten kan reduseres ytterligere til 1,5 prosent for oljetankskip der tankspylearrangementet er slik at når slopptanken(e) først er fylt med spylevann, er dette vannet tilstrekkelig til tankspyling og eventuelt til å gi drivvæske til ejektorer, uten innførsel av ekstra vann i systemet, og

.3 1 prosent for kombinasjonsskip der oljelast transporteres bare i tanker med glatte vegger. Denne kapasiteten kan reduseres ytterligere til 0,8 prosent der tankspylearrangementet er slik at når slopptanken(e) først er fylt med spylevann, er dette vannet tilstrekkelig til tankspyling og eventuelt til å gi drivvæske til ejektorer, uten innførsel av ekstra vann i systemet.

2.4 Slopptanker skal, særlig med hensyn til plasseringen av inntak, utløp, skvalpeskott og plater der slike er montert, være konstruert slik at man unngår for stor turbulens og at olje eller emulsjon rives med vannet.

3 Oljetankskip på 70 000 tonn dødvekt eller mer levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.2, skal være utstyrt med minst to slopptanker.

### **Regel 30 Pumpe-, rør- og utslippsarrangementer**

1 På alle oljetankskip skal det på åpent dekk på begge sider av skipet være plassert en tømmemanifold for tilkobling av mottaksanlegg for utslipp av forurenset ballastvann eller oljeforurenset vann.

2 På alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer skal rørledninger for utslipp i sjøen av ballastvann eller oljeforurenset vann fra lastetankområder som kan tillates etter regel 34 i dette vedlegg, føres til åpent dekk eller til skipssiden over vannlinjen ved dypeste ballasttilstand. Forskjellig røropplegg for å kunne gjennomføre drift på den måten som er tillatt i nr. 6.1-6.5 i denne regel, kan godtas.

3 På oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.2, skal det finnes midler til å stanse utslipp i sjøen av ballastvann eller oljeforurenset vann fra lastetankområder, med unntak av utslipp under vannlinjen som er tillatt i henhold til nr. 6 i denne regel, fra et sted på øvre dekk eller over, som er slik plassert at manifolden som brukes, nevnt i nr. 1 i denne regel, og utslipp i sjøen fra rørledningene nevnt i nr. 2 i denne regel, kan observeres visuelt. Det behøver ikke finnes midler til å stanse utslippet på observasjonsstedet dersom det finnes et kommunikasjonsystem som telefon eller radio mellom observasjonsstedet og kontrollstedet for utslipp.

4 Alle oljetankskip levert etter 1. juni 1982 som definert i regel 1.28.4 som kreves utstyrt med atskilte ballasttanker eller med et råoljespylesystem, skal oppfylle følgende krav:

.1 de skal være utstyrt med et oljerøropplegg som er slik konstruert og installert at gjenværende oljemengde i rørene er minst mulig, og

.2 det skal finnes midler til å tømme alle lastepumper og alle oljerør ved avslutning av lossing av last, om nødvendig ved forbindelse til en strippeinnretning. Oljerester i rør og pumper skal kunne slippes ut både til land og inn i en lastetank eller slopptank. For utslipp i land skal et spesialrør med liten diameter anordnes og tilkobles på utsiden av skipets manifoldventiler.

5 Alle råoljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere som definert i regel 1.28.3 som kreves utstyrt med atskilte ballasttanker eller med et råoljespylesystem, skal være i samsvar med bestemmelsene i nr. 4.2 i denne regel.

6 På alle oljetankskip skal utslipp av ballastvann eller oljeforurenset vann fra lastetankområdene skje over vannlinjen, unntatt i følgende tilfeller:

.1 Atskilt ballast og ren ballast kan slippes ut under vannlinjen:

.1 i havner eller ved offshoreterminaler, eller

.2 til sjøs ved å la det renne ut, eller

.3 til sjøs ved hjelp av pumper dersom bytte av ballastvann skjer i henhold til bestemmelsene i regel D-1.1 i «International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments»,

forutsatt at ballastvannets overflate er blitt undersøkt enten visuelt eller på annen måte umiddelbart før utslippet for å sikre at det ikke er funnet sted noen forurensning med olje.

.2 Oljetankskip levert 31. desember 1979 eller tidligere som definert i regel 1.28.1 som uten ombygging ikke er i stand til å slippe ut atskilt ballast over vannlinjen, kan slippe ut atskilt ballast under vannlinjen til sjøs, forutsatt at ballastvannets overflate er blitt undersøkt umiddelbart før utslippet for å sikre at det ikke er funnet sted noen forurensning med olje.

.3 Oljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere som definert i regel 1.28.3 som opererer med tanker forbeholdt ren ballast, og som uten ombygging ikke er i stand til å slippe ut ballastvann fra tanker forbeholdt ren ballast over vannlinjen, kan slippe ut denne ballasten under vannlinjen, forutsatt at utslippet av ballastvannet overvåkes i samsvar med regel 18.8.3 i dette vedlegg.

.4 På alle oljetankskip til sjøs kan forurenset ballastvann eller oljeforurenset vann fra tanker i lastetankområdet, med unntak av slopptanker, slippes ut under vannlinjen ved å la det renne ut, forutsatt at det er gått tilstrekkelig tid til at det har foregått separering av olje/vann, og at ballastvannet er undersøkt umiddelbart før utslippet med en olje/vann-sjiktmåler nevnt i regel 32 i dette vedlegg, for å sikre at høyden på sjiktet er slik at utslippet ikke innebærer noen økt risiko for skade på havmiljøet.

.5 På oljetankskip levert 31. desember 1979 eller tidligere som definert i regel 1.28.1 kan forurenset ballastvann eller oljeforurenset vann fra tanker i lastetankområdet slippes ut til sjøs under vannlinjen etter, eller i stedet for, utslipp ved den metoden som er nevnt i nr. 6.4 i denne regel, forutsatt at:

.1 en del av en slik vannstrøm føres gjennom fast røropplegg til et lett tilgjengelig sted på øvre dekk eller over, der det kan observeres visuelt under utslippsoperasjonen, og

.2 slike delstrømarrangementer oppfyller kravene fastsatt av administrasjonen, og disse kravene skal inneholde minst alle bestemmelsene i «Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges», vedtatt av organisasjonen\*.

\* Se tillegg 4 til Enhetlige fortolkninger.

7 Alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer levert 1. januar 2010 eller senere som definert i regel 1.28.8 som har installert inntak mellom skipsside og sjøventil som er permanent tilkoblet lasterørsystemet, skal være utstyrt med både en ventil til dette inntaket og en innenbords isolasjonsventil. I tillegg til disse ventilene skal inntaket mellom skipsside og sjøventil kunne isoleres fra lasterørsystemet mens tankskipet laster, transporterer eller losses last ved bruk av innretninger for direkte stenging som er til administrasjonens tilfredshet. Slike innretninger for direkte stenging er en innretning som er installert i rørsystemet for, under alle omstendigheter, å hindre at den delen av rørledningen som er mellom inntaket og den innenbords ventilen, blir fylt av last.

## **DEL B - UTSTYR**

### **Regel 31 Overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp**

1 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 4 og 5 i regel 3 i dette vedlegg, skal oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer være utstyrt med et overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp som er godkjent av administrasjonen.

2 Ved vurdering av konstruksjonen av oljemålingsinstrumentet som skal innarbeides i systemet, skal administrasjonen ta hensyn til den spesifikasjonen som er anbefalt av Organisasjonen.† Systemet skal være utstyrt med en registreringsinnretning som kontinuerlig registrerer utslippet i liter per nautisk mil og total mengde som slippes ut, eller oljeinnholdet og utslippshastigheten. Denne registreringen skal kunne identifiseres med klokkeslett og dato og skal oppbevares i minst tre år. Overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp skal tre i funksjon når det forekommer utslipp av avløpsvann i sjøen, og skal være slik at det sikrer at ethvert utslipp av oljeholdig blanding automatisk stanses når oljeinnholdet i utslippet på ethvert tidspunkt overstiger det som er tillatt i henhold til regel 34 i dette vedlegg. Enhver svikt i dette overvåknings- og kontrollsystemet skal stanse utslippet. I tilfelle av svikt i overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp kan en manuelt betjent alternativ metode brukes, men enheten med feil skal settes i funksjonsdyktig stand så snart som mulig. Med forbehold for tillatelse fra havnestatsmyndigheten kan et tankskip med defekt overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp foreta én ballastreise før det går til reparasjonshavn.

† Når det gjelder oljemålingsinstrumenter montert på oljetankskip bygd før 2. oktober 1986, vises det til «Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.393(X). Når det gjelder oljemålingsinstrumenter som inngår i overvåknings- og kontrollsystemer for utslipp, montert på oljetankskip bygd 2. oktober 1986 eller senere, vises det til «Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.586(14). Når det gjelder oljemålingsinstrumenter som er en del av utslippsovervåknings- og kontrollsystemer montert på oljetankskip hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. januar 2005 eller senere, vises det til de reviderte «Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.108(49).

3 Overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp skal være konstruert og installert i samsvar med retningslinjene og spesifikasjonene for overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp for oljetankskip, utarbeidet av organisasjonen‡. Administrasjonen kan godta slike særlige arrangementer som er beskrevet i retningslinjene og spesifikasjonene.

‡ Det vises til «Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.496 (XII) eller «Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.586(14), eller «Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.108(49), avhengig av hvilken som får anvendelse.

4 Instruksjoner for betjening av systemet skal være i samsvar med en betjeningshåndbok godkjent av administrasjonen. De skal omfatte både manuell og automatisk betjening, og skal være skrevet med henblikk på å sikre at olje ikke på noe tidspunkt skal slippes ut, unntatt i samsvar med vilkårene angitt i regel 34 i dette vedlegg.

## **Regel 32 Olje/vann-sjiktmaal\***

\* Det vises til «Specifications for Oil/Water Interface Detectors», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.5(XIII).

Med forbehold for bestemmelsene i nr. 4 og 5 i regel 3 i dette vedlegg, skal oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer være utstyrt med effektive olje/vann-sjiktmaalere som er godkjent av administrasjonen for rask og nøyaktig bestemmelse av olje/vann-sjiktet i sloptankene, og de skal være tilgjengelige for bruk i andre tanker der separering av olje og vann foretas, og som det er meningen å slippe ut avløpsvann direkte i sjøen fra.

## **Regel 33 Krav til råoljespyling**

1 Alle råoljetankskip på 20 000 tonn dødvekt eller mer levert etter 1. juni 1982, som definert i regel 1.28.4, skal være utstyrt med et rengjøringsystem for lastetankene der det brukes

råoljespyling. Administrasjonen skal sikre at systemet fullt ut er i samsvar med kravene i denne regel innen ett år etter at tankskipet første gang ble tatt i bruk til råoljetransport, eller innen utløpet av den tredje reisen med transport av råolje som egner seg til råoljespyling, med anvendelse av det som inntreffer sist.

2 Installasjoner for råoljespyling samt tilhørende utstyr og arrangementer skal være i samsvar med kravene fastsatt av administrasjonen. Slike krav skal omfatte minst alle bestemmelsene i «Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems», vedtatt av organisasjonen†. Når et skip i samsvar med nr. 1 i denne regel ikke er pålagt å være, men er utstyrt med råoljespylingsutstyr, skal det være i samsvar med sikkerhetsaspektene i ovennevnte spesifikasjoner.

† Det vises til reviderte «Specifications for the design, operation and control of crude oil washing systems», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.446(XI) og endret av organisasjonen ved resolusjon A.497(XII), og ytterligere endret ved resolusjon A.897(21).

3 Alle råoljespylingssystemer som skal finnes i samsvar med regel 18.7 i dette vedlegg, skal være i samsvar med kravene i denne regel.

## **DEL C – KONTROLL AV DRIFTSMESSIGE OLJEUTSLIPP**

### **Regel 34 Kontroll av oljeutslipp**

#### A. Utslipp utenfor spesielle områder

1 Med forbehold for bestemmelsene i regel 4 i dette vedlegg og nr. 2 i denne regel, skal ethvert utslipp i sjøen av olje eller oljeholdige blandinger fra lasteområdet på et oljetankskip være forbudt, unntatt når alle følgende vilkår er oppfylt.

- .1 tankskipet befinner seg ikke i et spesielt område,
- .2 tankskipet befinner seg mer enn 50 nautiske mil fra nærmeste land,
- .3 tankskipet er underveis,
- .4 oljeinnholdet i utslippet på ethvert tidspunkt overstiger i 30 liter per nautiske mil,
- .5 den samlede mengden olje som slippes ut i sjøen, overstiger, for tankskip levert 31. desember 1979 eller tidligere som definert i regel 1.28.1, ikke 1/15 000 av den samlede mengden av den bestemte lasten som resten var en del av, og for tankskip levert etter 31. desember 1979 som definert i regel 1.28.2, 1/30 000 av den samlede mengden av den bestemte lasten som resten var en del av, og
- .6 tankskipet har i drift et overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp og et slopptankarrangement som kreves i henhold til regel 29 og 31 i dette vedlegg.

2 Bestemmelsene i nr. 1 i denne regel får ikke anvendelse på utslipp av ren eller atskilt ballast.

#### B. Utslipp i spesielle områder

3 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 4 i denne regel, skal ethvert utslipp i sjøen av olje eller oljeholdige blandinger fra lasteområdet på et oljetankskip være forbudt i et spesielt område\*.

\* Se regel 38.6

4 Bestemmelsene i nr. 3 i denne regel får ikke anvendelse på utslipp av ren eller atskilt ballast.

5 Ingenting i denne regel skal forby et skip på en reise som bare delvis går i et spesielt område, å foreta utslipp utenfor det spesielle området i samsvar med nr. 1 i denne regel.

#### C. Krav til oljetankskip på mindre enn 150 brutto registertonn

6 Kravene i regel 29, 31 og 32 i dette vedlegg skal ikke få anvendelse på oljetankskip på mindre enn 150 brutto registertonn, der kontrollen med oljeutslipp etter denne regel skal skje ved oppsamling av olje om bord med senere utslipp av alt forurenset spylevann til mottaksanlegg. Den samlede mengden av olje og vann som er brukt til spyling og pumpet tilbake til en lagringstank, skal slippes ut til mottaksanlegg, med mindre det treffes tilstrekkelige tiltak for å sikre at avløpsvann som er tillatt å slippe ut i sjøen, blir effektivt overvåket for å sikre at bestemmelsene i denne regel blir overholdt.

#### D. Almennelige krav

7 Når det observeres synlige spor av olje på eller under vannflaten i skipets umiddelbare nærhet eller i kjølvannet, bør konvensjonspartenes regjeringer straks undersøke forholdene, i den grad de med rimelig sikkerhet er i stand til å gjøre det, med henblikk på spørsmålet om det har forekommet overtredelse av bestemmelsene i denne regel. Undersøkelsen bør særlig omfatte vind- og sjøforholdene, skipets rute og hastighet, andre mulige kilder til de synlige sporene i nærheten, og eventuelle relevante fortegninger over oljeutslipp.

8 Ingen utslipp i sjøen skal inneholde kjemikalier eller andre stoffer i mengder eller konsentrasjoner som er farlige for havmiljøet, eller kjemikalier eller andre stoffer som er innført for det formål å omgå utslippsvilkårene fastsatt i denne regel.

9 Oljerester som ikke kan slippes ut i sjøen i samsvar med nr. 1 og 3 i denne regel, skal oppbevares om bord for senere utslipp til mottaksanlegg.

### **Regel 35 Råoljespyleoperasjoner**

1 Alle oljetankskip som opererer med systemer for råoljespyling, skal være utstyrt med en drifts- og utstyrshåndbok\* som gir en detaljert beskrivelse av systemet og utstyret og angir framgangsmåter for bruk av det. En slik håndbok skal være til administrasjonens tilfredsstillelse og skal inneholde alle opplysninger oppført i spesifikasjonene nevnt i nr. 2 i regel 33 til dette vedlegg. Dersom det gjøres en endring som berører råoljespylesystemet, skal drifts- og utstyrshåndboken revideres tilsvarende.

\* Det vises til «Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual», vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet i organisasjonen ved resolusjon MEPC.3(XII), endret ved resolusjon MEPC.81(43).

2 Når det gjelder å ta inn ballast i lastetanker, skal et tilstrekkelig antall lastetanker råoljespyles før hver ballastreise slik at ballastvann bare tas inn i råoljespylte lastetanker, idet det tas hensyn til tankskipets reiserute og forventede værforhold.

3 Med mindre et oljetankskip transporterer råolje som ikke egner seg til råoljespyling, skal oljetankskipet bruke råoljespylesystemet i samsvar med drifts- og utstyrshåndboken.

### **Regel 36 Oljedagbok, del II - Last/ballastoperasjoner**

1 Alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer skal ha en oljedagbok del II (last/ballastoperasjoner). Oljedagboken del II skal, enten den foreligger som en del av skipets offisielle loggbøker eller på annen måte, være i samsvar med det formularet som er angitt i tillegg III til dette vedlegg.

2 Innførsel i oljedagboken del II skal foretas, for hver enkelt tank dersom det er hensiktsmessig, hver gang en av følgende last/ballastoperasjoner utføres i skipet:

- .1 lastning av oljelast,
- .2 intern overføring av oljelast underveis,
- .3 lossing av oljelast,
- .4 fylling av ballast på lastetanker og tanker forbeholdt ren ballast,
- .5 rengjøring av lastetanker, herunder råoljespyling,
- .6 utslipp av ballast, unntatt fra atskilte ballasttanker,
- .7 utslipp av vann fra slopptanker,
- .8 stenging av alle aktuelle ventiler eller lignende innretninger etter utslipp fra slopptanker,
- .9 stenging av ventiler som er nødvendige for å isolere tanker forbeholdt ren ballast fra last- og strippeledninger eller utslipp fra slopptanker, og
- .10 disponering av rester.

3 For oljetankskip nevnt i regel 34.6 i dette vedlegg, skal den samlede mengden olje og vann som brukes til spyling og som sendes tilbake til en oppbevaringstank, registreres i oljedagboken del II.

4 I tilfelle av slikt utslipp av olje eller oljeholdig blanding som nevnt i regel 4 i dette vedlegg, eller i tilfelle av utilsiktet eller annet uvanlig oljeutslipp som ikke er unntatt ved nevnte regel, skal det i oljedagboken del II skrives en redegjørelse for omstendighetene rundt og årsakene til utslippet.

5 Hver operasjon som er beskrevet i nr. 2 i denne regel, skal omgående innføres fullstendig i oljedagboken del II, slik at alle innførsler i boken angående operasjonen blir utfylt. Hver fullførte operasjon skal undertegnes av den eller de offiserene som har ansvar for de aktuelle operasjonene, og hver utfylte side skal undertegnes av skipsføreren. Innførslene i oljedagboken del II skal være på minst engelsk, fransk eller spansk. Dersom det også gjøres innførsler på et offisielt språk i den staten hvis flagg skipet har rett til å føre, skal dette ha forrang ved tvist eller uoverensstemmelse.

6 Enhver svikt i overvåknings- og kontrollsystemet for utslipp skal noteres i oljedagboken del II.

7 Oljedagboken skal oppbevares på et slikt sted at den er lett tilgjengelig for inspeksjon på ethvert rimelig tidspunkt, og skal oppbevares om bord på skipet, unntatt i tilfeller av ubemannede skip under slep. Den skal oppbevares i et tidsrom på tre år etter at den siste innførselen er gjort.

8 Vedkommende myndighet hos en konvensjonsparts regjering kan inspisere oljedagboken del II om bord på ethvert skip som dette vedlegg får anvendelse på mens skipet er i dens havn eller offshoreterminaler, og kan ta kopi av enhver innførsel i boken og kan kreve at skipsføreren bekrefter at kopien er en attestert kopi av slik innførsel. Enhver slik kopi som er bekreftet av skipsføreren som attestert kopi av en innførsel i skipets oljedagbok del II, skal kunne framlegges i en hvilken som helst rettergang som bevis for de forholdene som er oppgitt i innførselen. Inspeksjon av en oljedagbok del II og opptak av attestert kopi ved vedkommende myndighet i henhold til dette nummer, skal utføres så raskt som mulig uten å forsinke skipet unødige.

9 For oljetankskip på mindre enn 150 brutto registertonn som opererer i samsvar med regel 34.6 i dette vedlegg, bør en hensiktsmessig oljedagbok utarbeides av administrasjonen.



## KAPITTEL 5 - HINDRING AV FORURENSNING I FORBINDELSE MED EN HENDELSE SOM MEDFØRER OLJEFORURENSNING

### Regel 37 Skipsberedskapsplan for oljeforurensning

1 Alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer, og alle skip på 400 brutto registertonn eller mer som ikke er oljetankskip, skal ha om bord en skipsberedskapsplan mot oljeforurensning som er godkjent av administrasjonen.

2 En slik plan skal være utarbeidet på grunnlag av retningslinjene\* som organisasjonen har utarbeidet og skal skrives på skipsførerenes og offiserenes arbeidsspråk. Planen skal minst bestå av:

\* Det vises til «Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.54(32), endret ved resolusjon MEPC.86(44).

.1 rapporteringsprosedyren som skipsføreren eller andre personer med ansvar for skipet skal følge ved en hendelse som medfører oljeforurensning, som fastsatt i artikkel 8 og protokoll I i denne konvensjonen, på grunnlag av retningslinjene utarbeidet av organisasjonen,†

† Det vises til «General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements», herunder «Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.851(20).

.2 listen over myndigheter eller personer som skal kontaktes ved hendelser som medfører oljeforurensning,

.3 en detaljert beskrivelse av de tiltakene som umiddelbart skal treffes av personer om bord for å redusere eller få kontroll med oljeutslipp i forbindelse med hendelsen, og

.4 prosedyrene og kontaktstedet på skipet for samordning av tiltak om bord med nasjonale og lokale myndigheter ved bekjempelse av forurensningen.

3 Når det gjelder skip som regel 17 i vedlegg II til denne konvensjonen også får anvendelse på, kan en slik plan kombineres med skipsberedskapsplanen mot havforurensning fra skadelige flytende stoffer som kreves i henhold til regel 17 i vedlegg II til denne konvensjonen. I så fall skal en slik plan betegnes som «skipsberedskapsplan for havforurensning».

4 Alle oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer skal ha hurtig adgang til landbasert programvare for beregning av stabilitet i skadet tilstand og gjenværende konstruksjonsstyrke.

## <sup>12</sup>KAPITTEL 6 - MOTTAKSANLEGG

### Regel 38 Mottaksanlegg

A. Mottaksanlegg utenfor spesielle områder

1 Hver konvensjonsparts regjeringer forplikter seg til å sikre at det på oljelasteplasser, i reparasjonshavner og i andre havner der skip har oljerester de skal slippe ut, finnes anlegg til å motta slike rester og oljeholdige blandinger som oppsamles fra oljetankskip og andre skip, som er tilstrekkelige‡ til å dekke behovene til de skipene som bruker dem, uten å forsinke skipene unødig.

---

<sup>12</sup> Jf forskrift 1 juni 2004 nr 931 om begrenning av forurensning kapittel 20

‡ Se resolusjon MEPC.83(44) «Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities».

2 Mottaksanlegg i samsvar med nr. 1 i denne regel skal finnes i:

- .1 alle havner og terminaler der råolje lastes i oljetankskip når slike tankskip umiddelbart før ankomst har fullført en ballastreise på høyst 72 timer eller høyst 1200 nautiske mil,
- .2 alle havner og terminaler der det lastes annen olje enn råolje i bulk, med en gjennomsnittsmengde på mer enn 1000 tonn per dag,
- .3 alle havner som har reparasjonsverksteder for skip, eller tankrenseanlegg,
- .4 alle havner og terminaler som tar imot skip utstyrt med tank(er) for **oljerester (slam)** som fastsatt i regel 12 i dette vedlegg,
- .<sup>135</sup> alle havner med hensyn til oljeholdig bunnvann og andre rester som ikke kan slippes ut i samsvar med regel 15 og 34 i dette vedlegg, og
- .6 alle lastehavner for bulklaster, med hensyn til oljerester fra kombinasjonsskip som ikke kan slippes ut i samsvar med regel 34 i dette vedlegg.

3 Mottaksanleggenes kapasitet skal være som følger:

- .1 Lasteterminaler for råolje skal ha tilstrekkelige mottaksanlegg til å motta olje og oljeholdige blandinger som ikke kan slippes ut i samsvar med bestemmelsene i regel 34.1 i dette vedlegg, fra alle oljetankskip på reiser som beskrevet i nr. 2.1 i denne regel.
- .2 Lastehavner og -terminaler nevnt i nr. 2.2 i denne regel, skal ha tilstrekkelige mottaksanlegg til å motta olje og oljeholdige blandinger som ikke kan slippes ut i samsvar med bestemmelsene i regel 34.1 i dette vedlegg, fra oljetankskip som laster annen olje enn råolje i bulk.
- .3 Alle havner som har reparasjonsverksteder for skip, eller tankrenseanlegg, skal ha tilstrekkelige mottaksanlegg til å motta alle rester og oljeholdige blandinger som finnes om bord, til disponering fra skip før de anløper slike verksteder eller anlegg.
- .4 Alle anlegg som finnes i havner og terminaler i henhold til nr. 2.4 i denne regel, skal være tilstrekkelige til å motta alle rester som er oppbevart om bord i samsvar med regel 12 i dette vedlegg, fra alle skip som med rimelighet kan antas å anløpe slike havner og terminaler.
- .5 Alle anlegg som finnes i havner og terminaler i henhold til denne regel, skal være tilstrekkelige til å motta oljeholdig bunnvann og andre rester som ikke kan slippes ut i samsvar med regel 15 i dette vedlegg.
- .6 Anleggene som finnes i lastehavner for bulklaster, skal eventuelt ta hensyn til de spesielle problemene til kombinasjonsskip.

B. Mottaksanlegg i spesielle områder

4 Regjeringen i hver konvensjonspart som har kystlinje som grenser til et hvilket som helst spesielt område, skal sikre at alle oljelasteterminaler og reparasjonshavner innenfor det spesielle området er utstyrt med anlegg som er tilstrekkelige til mottak og behandling av alt forurenset ballast- og tankspylevann fra oljetankskip. I tillegg skal alle havner innenfor det spesielle området være utstyrt med tilstrekkelige\* mottaksanlegg for andre rester og

---

<sup>13</sup> endret ved Res.MEPC.164(56)

oljeholdige blandinger fra alle skip. Slike anlegg skal ha tilstrekkelig kapasitet til å dekke behovene til de skipene som bruker dem, uten å forårsake unødig forsinkelse.

\* Se resolusjon MEPC.83(44) «Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities».

5 Hver konvensjonsparts regjering som under sin jurisdiksjon har innløp til farvann med lav dybdekontur som kan nødvendiggjøre redusert dypgående ved at det slippes ut ballast, skal sikre at det finnes anlegg som nevnt i nr. 4 i denne regel, men med opplysning om at skip som er pålagt å slippe ut rester eller forurenset ballast, kan oppleve en viss forsinkelse.

6 Med hensyn til Rødehavsområdet, Golfområdet, Adenbuktområdet og Omanområdet av Det arabiske hav:

.1 Hver berørte part skal underrette organisasjonen om de tiltakene som er truffet i henhold til bestemmelsene i nr. 4 og 5 i denne regel. Når organisasjonen har mottatt tilstrekkelig mange underretninger, skal den fastsette en dato for ikrafttredelse av utslippskravene i regel 15 og 34 i dette vedlegg for det aktuelle området. Organisasjonen skal underrette alle parter om datoen som er fastsatt slik, senest tolv måneder før denne datoen.

.2 I tidsrommet mellom denne konvensjonens ikrafttredelsesdato og datoen som er fastsatt slik, skal skip mens de seiler i det spesielle området, oppfylle kravene i regel 15 og 34 i dette vedlegg med hensyn til utslipp utenfor spesielle områder.

.3 Etter en slik dato skal oljetankskip som laster i havner i disse spesielle områdene der slike anlegg ennå ikke finnes, også fullt ut oppfylle kravene i regel 15 og 34 i dette vedlegg når det gjelder utslipp i spesielle områder. Oljetankskip som seiler inn i disse spesielle områdene for å laste, skal likevel treffe alle tiltak for å kunne seile inn i området med bare ren ballast om bord.

.4 Etter den datoen da kravene for det aktuelle spesielle området trer i kraft, skal hver part underrette organisasjonen om alle tilfeller der anleggene påstås å være utilstrekkelige, for oversendelse til alle berørte parter.

.5 Minst de mottaksanleggene som er fastsatt i nr. 1, 2 og 3 i denne regel, skal være på plass ett år etter ikrafttredelsesdatoen for denne konvensjon.

7 Uten hensyn til nr. 4, 5 og 6 i denne regel, får følgende bestemmelser anvendelse på Antarktisområdet:

.1 Hver konvensjonsparts regjering i hvis havner skip avgår underveis til eller ankommer fra Antarktisområdet, forplikter seg til å sørge for at det så snart som praktisk mulig finnes tilstrekkelige mottaksanlegg for mottak av alle **oljerester (slam)**, forurenset ballast, tankspylevann og andre oljeholdige rester og blandinger fra alle skip, uten å forårsake unødig forsinkelse, i samsvar med behovene til de skipene som bruker dem.

.2 Hver konvensjonsparts regjering skal sikre at alle skip som har rett til å føre partens flagg, før de seiler inn i Antarktisområdet er utstyrt med én eller flere tanker om bord med tilstrekkelig kapasitet til oppbevaring av alle **rester (slam)**, forurenset ballast, tankspylevann og andre oljeholdige rester og blandinger mens de opererer i området, og at det har inngått avtale om å slippe ut slike oljeholdige rester til et mottaksanlegg etter at de har forlatt området.)

#### C. Alminnelige krav

8 Hver part skal underrette organisasjonen om alle tilfeller der anleggene fastsatt i denne regel påstås å være utilstrekkelige, for oversendelse til de berørte partene.

### KAPITTEL 7 - SÆRLIGE KRAV TIL FASTE ELLER FLYTENDE PLATTFORMER

## **Regel 39 Særlige krav til faste eller flytende plattformer**

1 Denne regel får anvendelse på faste eller flytende plattformer, herunder boreplattformer, flytende produksjons-, lagrings- og losseenheter (FPSO) som brukes til offshoreproduksjon og -lagring av olje, og flytende lagringsenheter (FSU) som brukes til offshorelagring av produsert olje.

2 Faste eller flytende plattformer, når de brukes i leting, utvinning og tilknyttet viderebehandling til havs av mineralressurser fra havbunnen, og andre plattformer, skal oppfylle de kravene i dette vedlegg som får anvendelse på skip på 400 brutto registertonn eller mer, unntatt oljetankskip, bortsett fra at:

.1 de skal så langt som praktisk mulig være utstyrt med de installasjonene som kreves i regel 12 og 14 i dette vedlegg,

.2 de skal føre et register over alle operasjoner som medfører utslipp av olje eller oljeholdige blandinger, i et format som er godkjent av administrasjonen, og

.3 med forbehold for bestemmelsene i regel 4 i dette vedlegg, skal utslipp i sjøen av olje eller oljeholdig blanding være forbudt, unntatt når oljeinnholdet i utslippet uten fortykning ikke overstiger 15 milliondeler.

3 Ved kontroll av overholdelse av dette vedlegg når det gjelder plattformer som er konfigurert som FPSO-er eller FSU-er, bør administrasjonen i tillegg til kravene i nr. 2 ta hensyn til retningslinjene som organisasjonen har utarbeidet\*.

\* Se resolusjon MEPC ...(..) «Guidelines for the application of MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs.»

## **<sup>14</sup>Kapittel 8 – Hindring av forurensning under overføring av oljelast mellom oljetankskip til sjøs**

### **Regel 40 Virkeområde**

1 Reglene i dette kapitlet gjelder oljetankskip på 150 bruttotonn og derover som deltar i overføringen av oljelast mellom oljetankskip til sjøs (STS-operasjoner) og STS-operasjoner utført på eller etter 1. april 2012. Imidlertid skal STS-operasjoner utført før denne dato men etter administrasjonens godkjennelse av STS Planen som kreves under regel 41.1, skal utføres i henhold til STS operasjons Planen så langt det er mulig.

2 Reglene i dette kapitlet skal ikke gjelde oljeoverføringsoperasjoner forbundet med faste eller flytende plattformer inkludert borerigger; flytende produksjons, og offshore lasting (FPSO) som benyttes for offshore produksjon og lagring av olje; og flytende lagringsenheter (FSU) som benyttes for offshore lagring av produsert olje.

3 Reglene i dette kapitlet gjelder ikke bunkringsoperasjoner.

4 Reglene i dette kapitlet gjelder ikke STS operasjoner som er nødvendig for sikkerheten til et skip eller å redde liv til sjøs, eller for å bekjempe konkrete forurensningshendelser for å minimisere skaden fra forurensning.

5 Reglene i dette kapitlet gjelder ikke STS-operasjoner hvor ett av skipene involvert er et krigsskip, et støttefartøy for marinen eller andre skip som eies eller drives av en Stat og som for tiden kun benyttes for statlig, ikke-kommersiell tjeneste. Imidlertid må hver Stat sikre, ved å iverksette passende tiltak som ikke hindrer operasjoner eller operasjonelle evner for slike skip

---

<sup>14</sup> Tatt inn ved MEPC.186(59)

slik at STS-operasjoner kan gjennomføres på en måte som samsvarer, så langt praktisk mulig, med dette kapittelet.

#### **Regel 41 Generelle regler om sikkerhet og beskyttelse av det marine miljø**

1 Ethvert oljetankskip som er involvert i STS-operasjoner skal ha en Plan om bord som beskriver hvordan STS-operasjoner skal gjennomføres (STS operasjons Plan) ikke senere enn datoen for den første årlige, mellom- eller fornyelsesbesiktelsen for skipet som utføres på eller etter 1. januar 2011. Ethvert oljetankskips STS operasjons Plan skal godkjennes av administrasjonen STS operasjons Planen skal være på skipets arbeidsspråk.

2 I utviklingen av STS operasjons Plan skal beste-praksis retningslinjer fastsatt av Organisasjonen tas i betraktning. STS operasjons Plan kan inkorporeres i et eksisterende sikkerhetsstyringssystem som krevet av kapittel IX i Den internasjonale konvensjon for sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med endringer, dersom dette kravet gjelder det konkrete oljetankskipet.

3 Ethvert oljetankskip som omfattes av dette kapittelet og som deltar i STS operasjoner skal følge dets STS operasjons Plan.

4 Personen som er i overordnet rådgivende kontroll i en STS operasjon skal være kvalifisert til å utføre alle relevante oppgaver, tatt i betraktning kvalifikasjonene som står i beste praksis retningslinjer for STS operasjoner fastsatt av Organisasjonen.

5 Oppgaver over STS operasjoner skal beholdes om bord i tre år og være lett tilgjengelig for inspeksjon av en part til denne konvensjonen.

#### **<sup>15</sup>Regel 42 Notifisering**

1 Ethvert oljetankskip som omfattes av dette kapittelet som planlegger å gjennomføre STS operasjoner innenfor territorialfarvannet, eller den eksklusive økonomiske sone til en part i konvensjonen skal notisere denne part ikke mindre enn 48 timer før de planlagte STS operasjonene. Dersom, i eksepsjonelle tilfeller, all den informasjon som er spesifisert i avsnitt 2 ikke er tilgjengelig 48 timer i forveien, skal oljetankskipet som losses oljelasten notisere parten til denne konvensjonen ikke mindre enn 48 timer i forveien at en STS operasjon vil finne sted og at informasjonen spesifisert i avsnitt 2 vil bli skaffet til veie så snart som mulig.

2 Notifikasjonen spesifisert i denne regelens avsnitt 1 skal omfatte følgende som et minimum:

- .1 navn, flagg, kjennesignal, IMO-nummer og antatt ankomstidspunkt for oljetankskipene som skal delta i STS operasjoner;
- .2 dato, klokkeslett og geografisk posisjon ved starten av de planlagte STS operasjonene;
- .3 om STS operasjonene skal gjennomføres ved anker eller underveis;
- .4 oljetype og mengde;
- .5 STS operasjonenes planlagte varighet;

---

<sup>15</sup> Denne regelen er gjennomført i Kystverkets forskrift dd.12.2010 nr xx om meldeplikt for oljetankere over 150 bruttotonn som skal foreta STS-operasjoner i Norges økonomiske sone

.6 identifikasjon av STS operasjons tjenesteyter eller person i overordnet rådgivende kontroll og kontaktinformasjon; og

.7 bekreftelse på at oljetankskipet har en STS operasjons Plan om bord som er i henhold til kravene i regel 41.

3 Dersom det antatte ankomsttidspunktet for et oljetankskip til området der STS operasjonene skal finne sted, endres med mer enn seks timer, skal skipsfører, rederiet eller skipets agent angi et revidert ankomsttidspunkt til parten til denne Konvensjonen spesifisert i denne regelens avsnitt 1.

2 I Record of Construction and Equipment for Oil Tankers, Form B, legges nytt avsnitt 8A til som følger:

“8A Skip-til-Skip oljeoverføringer til sjøs

8A.1 Oljetankskipet har en STS operasjons Plan i overensstemmelse med regel 41.

## <sup>16</sup>KAPITTEL 9 – SÆRKRAV FOR BRUK OG FRAKT AV OLJER I DET ANTARKTISKE OMRÅDET

### **Regel 43 Særkrav for bruk og frakt av oljer i Det antarktiske området**

1 Med unntak av fartøy som deltar i operasjoner for å sikre skip eller i en søk- og redningsaksjon, er frakt i bulk som last eller frakt og bruk som drivstoff av følgende:

- .1 tungoljer som har en densitet ved 15°C større enn 900 kg/m<sup>3</sup>;
- .2 oljer, bortsett fra tungoljer, som har en densitet ved 15°C større enn 900 kg/m<sup>3</sup> eller en kinematisk viskositet ved 50°C større enn 180 mm<sup>2</sup>/s; eller
- .3 asfalt, tjære og deres emulsjoner,

er forbudt i Det antarktiske området, som definert i Vedlegg I, regel 1.11.7.

2 Når tidligere operasjoner har inkludert frakt eller bruk av oljer listet opp i avsnitt 1.1 til 1.3 i denne regelen, er det ikke krav om rensing eller skylling av tanker eller rørledninger.”

---

<sup>16</sup> MEPC.189(60)

## TILLEGG II

### FORMAT FOR IOPP-SERTIFIKAT OG SUPPLEMETER

#### INTERNASJONALT SERTIFIKAT FOR HINDRING AV OLJEFORURENSNING

**(Merk: Dette sertifikatet skal suppleres med en oversikt over konstruksjon og utstyr)**

#### FORMULAR A

##### Supplement til Internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning

##### (IOPP-sertifikat)

#### OVERSIKT OVER KONSTRUKSJON OG UTSTYR FOR ANDRE SKIP ENN OLJETANKSKIP

med hensyn til bestemmelsene i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, endret ved den tilhørende protokollen av 1978 (heretter kalt «konvensjonen»).

Merknader:

1 Dette formularet skal brukes for den tredje typen skip som er kategorisert i IOPP-sertifikatet, dvs. «andre skip enn noen av de ovennevnte». For oljetankskip og andre skip enn oljetankskip med lastetanker som omfattes av regel 2.2 i vedlegg I til konvensjonen, skal formular B brukes.

2 Denne oversikten skal være permanent vedlagt IOPP-sertifikatet. IOPP-sertifikatet skal være tilgjengelig om bord på skipet til enhver tid.

3 Dersom språket som brukes i den opprinnelige oversikten er verken engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene.

4 Innførsler i ruter skal gjøres ved å sette et kryss (x) for svarene «ja» og «aktuelt», eller en strek (-) for svarene «nei» og «ikke aktuelt».

5 Regler nevnt i denne oversikten viser til regler i vedlegg I til konvensjonen, og resolusjoner viser til dem som er vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.

#### 1. Opplysninger om skipet

1.1 Skipets navn

1.2 Kjenningsnummer eller -bokstaver

1.3 Hjemsted

1.4 Bruttotonnasje

1.5 Byggedato:

1.5.1 Byggekontraktens dato

1.5.2 Dato kjølen ble strukket eller skipet var på et tilsvarende byggetrinn

1.5.3 Leveringsdato

1.6 Omfattende ombygging (dersom relevant):

1.6.1 Ombyggingskontraktens dato

1.6.2 Dato ombyggingen ble påbegynt

1.6.3 Dato ombyggingen ble avsluttet

1.7 Skipet er godkjent av administrasjonen som et «skip levert 31. desember 1979 eller tidligere» i henhold til regel 1.28.1 på grunn av uforutsett forsinket levering

2. Utstyr til kontroll av oljeutslipp fra lensing av maskinrom og brennoljetanker (regel 16 og 14)

2.1 Transport av ballastvann i brennoljetanker:

2.1.1 Skipet kan under normale forhold transportere ballastvann i brennoljetanker

2.2 Type oljefiltreringsutstyr som er montert:

2.2.1 Oljefiltreringsutstyr (15 ppm) (regel 14.6)

2.2.2 Oljefiltreringsutstyr (15 ppm) med alarm og automatisk stoppinnetning (regel 14.7)

2.3 Standarder for godkjenning:\*

\* Det vises til «Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters», vedtatt av organisasjonen 14. november 1977 ved resolusjon A.393(X), som erstattet resolusjon A.233(VII). Videre vises det til «Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted», vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet i organisasjonen ved resolusjon MEPC.60(33), som trådte i kraft 6. juli 1993 og erstattet resolusjon A.393(X) og A.444(XI) (se «IMO sales publication» IMO-646E), og til de reviderte «Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships», vedtatt Komiteen for vern av havmiljøet i organisasjonen ved resolusjon MEPC.107(49) som trådte i kraft 1. januar 2005 og erstattet resolusjon MEPC.60(33), A.393(X) og A.444(XI) (se «IMO sales publication» IMO-.....).

2.3.1 Separerings-/filtreringsutstyret:

.1 er godkjent i samsvar med resolusjon A.393(X),

.2 er godkjent i samsvar med resolusjon MEPC.60(33),

.3 er godkjent i samsvar med resolusjon MEPC.107(49),

.4 er godkjent i samsvar med resolusjon A.233(VII),

.5 er godkjent i samsvar med nasjonale standarder som ikke er basert på resolusjon A.393(X) eller A.233(VII),

.6 er ikke godkjent.

2.3.2 Prosessenheten er godkjent i samsvar med resolusjon A.444(XI)



2.3.3 Oljemålingsinstrumentet :

- .1 er godkjent i samsvar med resolusjon A.393(X),
- .2 er godkjent i samsvar med resolusjon MEPC.60(33),
- .3 er godkjent i samsvar med resolusjon MEPC.107(49).

2.4 Maksimum gjennomstrømning av system er .....kubikkmeter/t

2.5 Fritak fra regel 14:

2.5.1 Skipet er fritatt fra kravene i regel 14.1 eller 14.2 i samsvar med regel 14.5.

2.5.1.1 Skipet brukes utelukkende i reiser innenfor et spesielt eller spesielle områder:

2.5.1.2 Skipet er sertifisert i henhold til De internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer og brukes i rutetrafikk med vendetid som ikke overstiger 24 timer

2.5.2 Skipet er utstyrt med følgende oppsamlingstank(er) for oppbevaring av alt oljeholdig bunnvann:

Tank identification	Tank location		Volume (m <sup>3</sup> )
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
Total volume: .....m <sup>3</sup>			

**2A.1 Skipet skal være bygd i samsvar med regel 12A og oppfyller kravene i: (Tilføydd ved Res.MEPC.141(54))**

**nr. 6 og enten nr. 7 eller 8 or 8 (dobbeltskrogkonstruksjon)**

**nr. 11 (funksjon ved utilsiktet utstrømning av olje).**

**2A.2 Det kreves ikke at skipet oppfyller kravene i regel 12A.**

3. Metoder for oppbevaring og fjerning av oljerester (slam) (regel 12) og oppsamlingstank(er) for bunnvann\*

\* Oppsamlingstank(er) for bunnvann kreves ikke i henhold til konvensjonen; innførsler i tabellen i nr. 3.3 er frivillige.

3.1 Skipet er utstyrt med følgende tanker for oljerester (slam):

Tank identification	Tank location		Volume (m <sup>3</sup> )
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
<b>Total volume: .....m<sup>3</sup></b>			

3.2 Metoder for fjerning av rester i tillegg til kravene til slamtanker:

3.2.1 Forbrenningsovn for oljerester, kapasitet ..... l/time

3.2.2 Hjelpekjele som er egnet til forbrenning av oljerester

3.2.3 Tank for blanding av oljerester med brennolje, kapasitet .....kubikkmeter

3.2.4 Andre akseptable metoder:

3.3 Skipet er utstyrt med følgende oppsamlingstank(er) for oppbevaring om bord av oljeholdig bunnvann:

Tank identification	Tank location		Volume (m <sup>3</sup> )
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
<b>Total volume: .....m<sup>3</sup></b>			

4. Standard landtilkobling (regel 13)

4.1 Skipet er utstyrt med en rørledning for overføring av rester fra lensing av maskinrom og slam til mottaksanlegg, med en standard landtilkobling i samsvar med regel 13

5. Skipsberedskapsplan for olje-/havforurensning (regel 37)

5.1 Skipet er utstyrt med en skipsberedskapsplan for oljeforurensning i samsvar med regel 37

5.2 Skipet er utstyrt med en skipsberedskapsplan for havforurensning i samsvar med regel 37.3

6. Dispensasjon

6.1 Administrasjonen har gitt dispensasjon fra kravene i kapittel 3 i vedlegg I til konvensjonen i samsvar med regel 3.1 når det gjelder de punktene som er oppført i nr. \_\_\_\_\_ i denne oversikt

## 7. Likeverdige løsninger (regel 5)

7.1 Administrasjonen har godkjent likeverdige løsninger for visse krav i vedlegg I når det gjelder de punktene som er oppført i nr. \_\_\_\_\_ i denne oversikt

DET BEKREFTES MED DETTE at denne oversikt er korrekt i alle henseender.

Utstedt i \_\_\_\_\_ (sted der oversikten er utstedt)

\_\_\_\_\_ (Underskrift fra utstedende tjenestemann med fullmakt)

(Utstedende myndighets segl eller eventuelt stempel)

## FORMULAR B

### Supplement til Internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning (IOPP-sertifikat)

#### OVERSIKT OVER KONSTRUKSJON OG UTSTYR FOR OLJETANKSKIP

med hensyn til bestemmelsene i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, endret ved den tilhørende protokollen av 1978 (heretter kalt «konvensjonen»).

Merknader:

1 Dette formularet skal brukes for de to første typene skip som er kategorisert i IOPP-sertifikatet, dvs. «oljetankskip» og «andre skip enn oljetankskip med lastetanker som omfattes av regel 2.2 i vedlegg I til denne konvensjon». For den tredje typen skip som er kategorisert i IOPP-sertifikatet, skal formular A brukes.

2 Denne oversikten skal være permanent vedlagt IOPP-sertifikatet. IOPP-sertifikatet skal være tilgjengelig om bord på skipet til enhver tid.

3 Dersom språket som brukes i den opprinnelige oversikten er verken engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene.

4 Innførsler i ruter skal gjøres ved å sette et kryss (x) for svarene «ja» og «aktuelt», eller en strek (-) for svarene «nei» og «ikke aktuelt».

5 Med mindre annet er angitt, viser regler nevnt i denne oversikten, til regler i vedlegg I til konvensjonen, og resolusjoner viser til dem som er vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.

#### 1. Opplysninger om skipet

1.1 Skipets navn

1.2 Kjenningsnummer eller -bokstaver

1.3 Hjemsted

1.4 Bruttotonnasje

1.5 Skipets lastekapasitet \_\_\_\_\_ (kubikkmeter)

1.6 Skipets dødvekt \_\_\_\_\_ (tonn) (regel 1.23)

1.7 Skipets lengde \_\_\_\_\_ (m) (regel 1.19)

1.8 Byggedato:

1.8.1 Byggekontraktens dato

1.8.2 Dato kjølen ble strukket eller skipet var på et tilsvarende byggetrinn

1.8.3 Leveringsdato

1.9 Omfattende ombygging (dersom relevant):

1.9.1 Ombyggingskontraktens dato

1.9.2 Dato ombyggingen ble påbegynt

1.9.3 Dato ombyggingen ble avsluttet

1.10 Uforutsett forsinket levering:

1.10.1 Skipet er godkjent av administrasjonen som et «skip levert 31. desember 1979 eller tidligere» i henhold til regel 1.28.1 på grunn av uforutsett forsinket levering

1.10.2 Skipet er godkjent av administrasjonen som et «oljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere» i henhold til regel 1.28.3 på grunn av uforutsett forsinket levering

1.10.3 Skipet kreves ikke å være i samsvar med bestemmelsene i regel 26 på grunn av uforutsett forsinket levering

1.11 Type skip:

1.11.1 Råoljetankskip

1.11.2 Produkttankskip

1.11.3 Produkttankskip som ikke transporterer brennolje eller tung dieselolje som nevnt i regel 20.2, eller smøreolje

1.11.4 Råolje-/produkttankskip

1.11.5 Kombinasjonsskip

1.11.6 Annet skip enn oljetankskip, med lastetanker som omfattes av regel 2.2 i vedlegg I tilkonvensjonen

1.11.7 Oljetankskip beregnet på transport av produkter nevnt i regel 2.4

1.11.8 Skipet, som betegnes som «råoljetankskip» som opererer med COW, betegnes også som «produkttankskip» som opererer med CBT, som det også er utstedt et eget IOPP-sertifikat for

1.11.9 Skipet, som betegnes som «produkttankskip» som opererer med CBT, betegnes også som «råoljetankskip» som opererer med COW, som det også er utstedt et eget IOPP-sertifikat for

## 2. Utstyr til kontroll av oljeutslipp fra lensing av maskinrom og brennoljetanker (regel 16 og 14)

### 2.1 Transport av ballastvann i brennoljetanker:

2.1.1 Skipet kan under normale forhold transportere ballastvann i brennoljetanker

### 2.2 Type oljefiltreringsutstyr som er montert:

2.2.1 Oljefiltreringsutstyr (15 ppm) (regel 14.6)

2.2.2 Oljefiltreringsutstyr (15 ppm) med alarm og automatisk stoppinnretning (regel 14.7)

### 2.3 Standarder for godkjenning: \*

\* Det vises til «Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters», vedtatt av organisasjonen 14. november 1977 ved resolusjon A.393(X), som erstattet resolusjon A.233(VII). Videre vises det til «Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted», vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet i organisasjonen ved resolusjon MEPC.60(33), som trådte i kraft 6. juli 1993 og erstattet resolusjon A.393(X) og A.444(XI) (se «IMO sales publication» IMO-646E), og til de reviderte «Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships», vedtatt Komiteen for vern av havmiljøet i organisasjonen ved resolusjon MEPC.107(49) som trådte i kraft 1. januar 2005 og erstattet resolusjon MEPC.60(33), A.393(X) og A.444(XI) (se «IMO sales publication» IMO-...).

#### 2.3.1 Separerings-/filtreringsutstyret:

.1 er godkjent i samsvar med resolusjon A.393(X),

.2 er godkjent i samsvar med resolusjon MEPC.60(33),

.3 er godkjent i samsvar med resolusjon MEPC.107(49),

.4 er godkjent i samsvar med resolusjon A.233(VII),

.5 er godkjent i samsvar med nasjonale standarder som ikke er basert på resolusjon A.393(X) eller A.233(VII),

.6 er ikke godkjent.

2.3.2 Prosessenheten er godkjent i samsvar med resolusjon A.444(XI)

#### 2.3.3 Oljemålingsinstrumentet :

.1 er godkjent i samsvar med resolusjon A.393(X),

.2 er godkjent i samsvar med resolusjon MEPC.60(33),

.3 er godkjent i samsvar med resolusjon MEPC.107(49).

2.4 Maksimum gjennomstrømning av systemet er \_\_\_\_\_ kubikkmeter/t

### 2.5 Fritak fra regel 14:

2.5.1 Skipet er fritatt fra kravene i regel 14.1 eller 14.2 i samsvar med regel 14.5.

Skipet brukes utelukkende i reiser innenfor et spesielt eller spesielle områder:

2.5.2 Skipet er utstyrt med følgende oppsamlingstank(er) for oppbevaring av alt oljeholdig bunnvann:

Tank identification	Tank location		Volume (m <sup>3</sup> )
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
Total volume: .....m <sup>3</sup>			

2.5.3 I stedet for oppsamlingstank(er) er skipet utstyrt med arrangementer for overføring av bunnvann til sloptanken

**2A.1 Skipet skal være bygd i samsvar med regel 12A og oppfyller kravene i: (Tilføydd ved Res.MEPC.141(54))**

**nr. 6 og enten nr. 7 eller 8 or 8 (dobbeltskrogkonstruksjon)**

**nr. 11 (funksjon ved utilsiktet utstrømning av olje).**

**2A.2 Det kreves ikke at skipet oppfyller kravene i regel 12A.**

3. Metoder for oppbevaring og fjerning av oljerester (slam) (regel 12) og oppsamlingstank(er) for bunnvann\*

\* Oppsamlingstank(er) for bunnvann kreves ikke i henhold til konvensjonen; innførsler i tabellen i nr. 3.3 er frivillige.

3.1 Skipet er utstyrt med følgende tanker for oljerester (slam):

Tank identification	Tank location		Volume (m <sup>3</sup> )
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
Total volume: .....m <sup>3</sup>			

3.2 Metoder for fjerning av rester i tillegg til kravene til slamtanker:

3.2.1 Forbrenningsovn for oljerester, kapasitet \_\_\_\_\_ l/time

3.2.2 Hjelpekjele som er egnet til forbrenning av oljerester

3.2.3 Tank for blanding av oljerester med brennolje, kapasitet \_\_\_\_\_  
kubikkmeter

3.2.4 Andre akseptable metoder:

3.3 Skipet er utstyrt med følgende oppsamlingstank(er) for oppbevaring om bord av oljeholdig bunnvann:

Tank identification	Tank location		Volume (m <sup>3</sup> )
	Frames (from) - (to)	Lateral position	
<b>Total volume: .....m<sup>3</sup></b>			

#### 4. Standard landtilkobling (regel 13)

4.1 Skipet er utstyrt med en rørledning for overføring av rester fra lensing av maskinrom og slam til mottaksanlegg, med en standard landtilkobling i samsvar med regel 13

#### 5. Konstruksjon (regel 18, 19, 20, 23, 26, 27 og 28)

5.1 I samsvar med kravene i regel 18:

5.1.1 skal skipet være utstyrt med SBT, PL og COW

5.1.2 skal skipet være utstyrt med SBT og PL

5.1.3 skal skipet være utstyrt med SBT

5.1.4 skal skipet være utstyrt med SBT eller COW

5.1.5 skal skipet være utstyrt med SBT eller CBT

5.1.6 er skipet ikke pålagt å oppfylle kravene i regel 18

5.2 Atskilte ballasttanker (SBT):

5.2.1 Skipet er utstyrt med SBT i samsvar med regel 18

5.2.2 Skipet er utstyrt med SBT i samsvar med regel 18, som er arrangert med beskyttet plassering (PL) i samsvar med regel 18.12-18.15

5.2.3 SBT er fordelt som følger:

Tank	Volume (m <sup>3</sup> )	Tank	Volume (m <sup>3</sup> )
		<b>Total volume:</b>	.....m <sup>3</sup>

### 5.3 Tanker forbeholdt ren ballast (CBT):

5.3.1 Skipet er utstyrt med CBT i samsvar med regel 18.8 og kan operere som produkttankskip

5.3.2 CBT er fordelt som følger:

Tank	Volume (m <sup>3</sup> )	Tank	Volume (m <sup>3</sup> )
		<b>Total volume:</b>	.....m <sup>3</sup>

5.3.3 Skipet er utstyrt med en gyldig instruksjonsbok for tanker forbeholdt ren ballast, datert \_\_\_\_\_

5.3.4 Skipet har felles rør- og pumpearrangementer for å fylle CBT med ballastvann og håndtere lasteolje \_\_\_\_\_

5.3.4 Skipet har felles rør- og pumpearrangementer for å fylle CBT med ballastvann og håndtere lasteolje \_\_\_\_\_

### 5.4 Råoljespyling (COW):

5.4.1 Skipet er utstyrt med COW-system i samsvar med regel 33

5.4.2 Skipet er utstyrt med COW-system i samsvar med regel 33, bortsett fra at systemets effektivitet ikke er bekreftet i samsvar med regel 33.1 og nr. 4.2.10 i de reviderte COW-spesifikasjonene (resolusjon A.446(XI), endret ved resolusjon A.497(XII) og A.897(21))

5.3.3 Skipet er utstyrt med en gyldig drifts- og utstyrshåndbok for COW, datert \_\_\_\_\_

5.4.4 Skipet er ikke pålagt å være, men er utstyrt med COW i samsvar med sikkerhetsaspektene og de reviderte COW-spesifikasjonene (resolusjon A.446(XI), endret ved resolusjon A.497(XII) og A.897(21))

### 5.5 Unntak fra regel 18:

5.5.1 Skipet går utelukkende i fart mellom \_\_\_\_\_ i samsvar med regel 2.5 og er derfor unntatt fra kravene i regel 18



5.5.2 Skipet opererer med spesielle ballastarrangementer i samsvar med regel 18.10 og er derfor unntatt fra kravene i regel 18

5.6 Begrensninger av lastetankers størrelse og arrangement (regel 26):

5.6.1 Skipet skal være bygd i samsvar med og oppfyller kravene i regel 26

5.6.1 Skipet skal være bygd i samsvar med og oppfyller kravene i regel 26.4 (se regel 2.2)

5.7 Oppdeling og stabilitet (regel 28):

5.7.1 Skipet skal være bygd i samsvar med og oppfyller kravene i regel 28

5.7.2 Opplysninger og data som kreves i henhold til regel 28.5, er levert til skipet i godkjent form

5.7.3 Skipet skal være bygd i samsvar med og oppfyller kravene i regel 27

5.7.4 Opplysninger og data som kreves i henhold til regel 27 for kombinasjonsskip, er levert til skipet i form av en skriftlig prosedyre som er godkjent av administrasjonen

5.8 Dobbeltkrogkonstruksjon:

5.8.1 Skipet skal være bygd i samsvar med regel 19 og oppfyller kravene i:

.1 nr. 3 (dobbeltkrogkonstruksjon)

.2 nr. 4 («midthøydedekk»-tankskip med dobbeltsidekonstruksjon)

.3 nr. 5 (alternativ metode godkjent av Komiteen for vern av havmiljøet)

5.8.2 Skipet skal være bygd i samsvar med og oppfyller kravene i regel 19.6 (dobbeltkrogkonstruksjon)

5.8.3 Det kreves ikke at skipet oppfyller kravene i regel 19

5.8.4 Skipet omfattes av regel 20 og:

.1 skal være i samsvar med regel 19 nr. 2-5, 7 og 8 og regel 28 med hensyn til nr. 28.6 senest \_\_\_\_\_

.2 tillates fortsatt drift i samsvar med regel 20.5 til \_\_\_\_\_

.3 tillates fortsatt drift i samsvar med regel 20.7 til \_\_\_\_\_

5.8.5 Skipet omfattes ikke av regel 20

5.8.6 Skipet omfattes av regel 21 og:

.1 skal være i samsvar med regel 21.4 senest \_\_\_\_\_

.2 tillates fortsatt drift i samsvar med regel 21.5 til \_\_\_\_\_

.3 tillates fortsatt drift i samsvar med regel 21.6.1 til \_\_\_\_\_

.4 tillates fortsatt drift i samsvar med regel 21.6.2 til \_\_\_\_\_

.5 er unntatt fra bestemmelsene i regel 21 i samsvar med regel 21.7.2 \_\_\_\_\_

5.8.7 Skipet omfattes ikke av regel 21

5.8.8 Skipet omfattes av regel 22 og:

.1 er i samsvar med kravene i regel 22.2 \_\_\_\_\_

.2 er i samsvar med kravene i regel 22.3 \_\_\_\_\_

.3 er i samsvar med kravene i regel 22.5 \_\_\_\_\_

5.8.9 Skipet omfattes ikke av regel 22 \_\_\_\_\_

5.9 Funksjon ved utilsiktet utstrømning av olje

5.9.1 Skipet oppfyller kravene i regel 23

6. Oppsamling av olje om bord (regel 29, 31 og 32)

6.1 Overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp:

6.1.1 Skipet tilhører oljetankskip kategori \_\_\_\_\_ som definert i resolusjon A.496(XII) eller A.586(14)\* (stryk det som ikke passer)

\*Oljetankskip hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 2. oktober 1986 eller senere, bør være utstyrt med et system som er godkjent i henhold til resolusjon A.586(14); se «IMO sales publication» IMO-646E.

6.1.2 Overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp er godkjent i samsvar med resolusjon MEPC.108(49)\*\*

\*\* Oljetankskip hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. januar 2005 eller senere, bør være utstyrt med et system som er godkjent i henhold til resolusjon MEPC.108(49) (se «IMO sales publication» IMO ...).

6.1.3 Systemet består av:

.1 kontrollenhet

.2 databehandlingsenhet

.3 beregningsenhet

6.1.4 Systemet er:

.1 utstyrt med startlås

.2 utstyrt med automatisk stoppinnretning

6.1.5 Oljemålingsinstrumentet er godkjent i henhold til vilkårene i resolusjon A.393(X) eller A.586(14)† eller MEPC.108(49) (stryk det som ikke passer) som er egnet for:

† Når det gjelder oljemålingsinstrumenter montert på tankskip bygd før 2. oktober 1986, vises det til «Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.393(X). Når det gjelder oljemålingsinstrumenter som inngår i overvåkings- og kontrollsystemer for utslipp, montert på tankskip bygd 2. oktober 1986 eller senere, vises det til «Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.586(14); se «IMO sales publication» IMO-646-E. Når det gjelder oljemålingsinstrumenter som er en del av utslippsovervåkings- og kontrollsystemer montert på tankskip hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. januar 2005 eller senere, vises det til de reviderte «Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.108(49); se «IMO sales publication» IMO ... . . .

- .1 råolje
- .2 svarte produkter
- .3 hvite produkter
- .4 oljelignende skadelige flytende stoffer som oppført i vedlegget til sertifikatet

6.1.6 Skipet er utstyrt med betjeningshåndbok for overvåkings- og kontrollsystemet for oljeutslipp

#### 6.2 Slopptanker:

Skipet er utstyrt med \_\_\_\_\_ særskilt(e) slopptank(er) med samlet kapasitet på \_\_\_\_\_ kubikkmeter, som er \_\_\_\_\_ % av kapasiteten for oljetransport, i samsvar med:

- .1 regel 29.2.3
- .2 regel 29.2.3.1
- .3 regel 29.2.3.2
- .4 regel 29.2.3.3

6.2.2 Lastetanker er brukt som slopptanker

#### 6.3 Olje/vann-sjiktålere:

6.3.1 Skipet er utstyrt med olje/vann-sjiktålere godkjent i henhold til vilkårene i resolusjon MEPC.5(XIII)\*

\* Det vises til «Specifications for Oil/Water Interface Detectors», vedtatt av Komiteen for vern av havmiljøet i organisasjonen ved resolusjon MEPC.5(XIII); se «IMO sales publication» IMO-646-E.

#### 6.4 Unntak fra regel 29, 31 og 32:

- 6.4.1 Skipet er unntatt fra kravene i regel 29, 31 og 32 i samsvar med regel 2.4
- 6.4.2 Skipet er unntatt fra kravene i regel 29, 31 og 32 i samsvar med regel 2.2

#### 6.5 Fritak fra regel:

6.5.1 Skipet er fritatt fra kravene i regel 31 eller 32 i samsvar med regel 3.5. Skipet brukes utelukkende til:

- .1 spesialfart i henhold til regel 2.5: \_\_\_\_\_
- .2 reiser innenfor spesielt/spesielle område(r): \_\_\_\_\_
- .3 reiser innenfor 50 nautiske mil fra nærmeste land utenfor spesielle områder som varer høyst 72 timer, begrenset til: \_\_\_\_\_

## 7. Pumpe-, rør- og utslippsarrangementer (regel 30)

7.1 Avløpene for utslipp over bord av atskilt ballast er plassert:

- 7.1.1. Over vannlinjen
- 7.1.2 Under vannlinjen

7.2 Avløpene, unntatt manifolden, for utslipp over bord av ren ballast er plassert†:

† Bare de avløpene som kan overvåkes, skal angis.

- 7.2.1 Over vannlinjen
- 7.2.2 Under vannlinjen

7.3 Avløpene, unntatt manifolden, for utslipp over bord av forurenset ballastvann eller oljeforurenset vann fra lastetankområdet er plassert:

- 7.3.1 Over vannlinjen
- 7.3.2 Under vannlinjen i forbindelse med delstrømsarrangementer i samsvar med regel 30.6.5
- 7.3.3 Under vannlinjen

7.4 Utslipp av olje fra lastepumper og oljerørledninger (regel 30.4 og 30.5):

7.4.1 Metoder for å tømme alle lastepumper og oljerørledninger etter avsluttet utslipp av last:

- .1 restene kan tømmes til lastetank eller slopptank
- .2 en særskilt rørledning med liten diameter for utslipp til land er montert

## 8. Skipsberedskapsplan for olje-/havforurensning (regel 37)

8.1 Skipet er utstyrt med en skipsberedskapsplan for oljeforurensning i samsvar med regel 37

8.2 Skipet er utstyrt med en skipsberedskapsplan for havforurensning i samsvar med regel 37.3

## 8A Skip-til-Skip oljeoverføringer til sjøs

8A.1 Oljetankskipet har en STS operasjons Plan i overensstemmelse med regel 41.

## 9. Dispensasjon

9.1 Administrasjonen har gitt dispensasjon fra kravene i kapittel 3 i vedlegg I til konvensjonen i samsvar med regel 3.1 når det gjelder de punktene som er oppført i nr. \_\_\_\_\_ i denne oversikt

## 10. Likeverdige løsninger (regel 5)

10.1 Administrasjonen har godkjent likeverdige løsninger for visse krav i vedlegg I når det gjelder de punktene som er oppført i nr. \_\_\_\_\_ i denne oversikt

DET BEKREFTES MED DETTE at denne oversikt er korrekt i alle henseender.

Utstedt i \_\_\_\_\_ (sted der oversikten er utstedt)

\_\_\_\_\_ (Underskrift fra utstedende tjenestemann med fullmakt)

(Utstedende myndighets segl eller eventuelt stempel)

# TILLEGG III

## FORMULAR FOR OLJEDAGBOK

### OLJEDAGBOK

#### DEL I - Maskinromoperasjoner

#### (Alle skip)

Skipets navn: .....

Kjenningsnummer eller -bokstaver: .....

Bruttotonnasje: .....

Tidsrom fra: ..... til: .....

Merk: Alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer, og alle skip på 400 brutto registertonn eller mer som ikke er oljetankskip, skal være utstyrt med oljedagbok del I, for innføring av relevante maskinromoperasjoner. Oljetankskip skal også være utstyrt med oljedagbok del II for innføring av relevante last/ballastoperasjoner.
--

## Innledning

De følgende sidene i dette avsnittet gir en fullstendig liste over punkter i forbindelse med maskinromoperasjoner som, når de er aktuelle, skal innføres i oljedagboken del I i samsvar med regel 17 i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, endret ved den tilhørende protokollen av 1978 (MARPOL 73/78). Punktene er inndelt i grupper for hver operasjon, og hver gruppe er betegnet med en bokstavkode.

Når det gjøres innførsler i oljedagboken del I, skal dato, bokstavkode og punktnummer skrives inn i de riktige kolonnene, og de nødvendige opplysningene skal skrives i kronologisk rekkefølge i de åpne rubrikkene.

Ansvarshavende offiser(er) skal undertegne og datere hver operasjon som blir fullført. Skipsføreren skal undertegne hver utfylte side.

Mange steder i oljedagboken del I omtales oljemengder. Målenøyaktigheten vil bli påvirket av begrenset nøyaktighet i måleinnretninger, av temperatursvingninger og av oljens evne til å bli «hengende igjen» på tankveggene. Innførslene i oljedagboken del I bør ses i lys av dette.

I tilfelle av utilsiktet oljeutslipp eller oljeutslipp som følge av annen uvanlig hendelse, skal det i oljedagboken del I redegjøres for omstendighetene rundt og årsakene til utslippet.

Enhver svikt i oljefiltreringsutstyret skal noteres i oljedagboken del I.

For skip som har et IOPP-sertifikat, skal innførslene i oljedagboken del I være på minst engelsk, fransk eller spansk. Dersom det også gjøres innførsler på et offisielt språk i den staten hvis flagg skipet har rett til å føre, skal dette ha forrang ved tvist eller uoverensstemmelse.

Oljedagboken del I skal oppbevares på et slikt sted at den er lett tilgjengelig for inspeksjon på ethvert rimelig tidspunkt, og skal oppbevares om bord på skipet, unntatt i tilfeller av ubemannede skip under slep. Den skal oppbevares i et tidsrom på tre år etter at den siste innførselen er gjort.

Vedkommende myndighet hos en konvensjonsparts regjering kan inspisere oljedagboken del I om bord på ethvert skip som dette vedlegg får anvendelse på mens skipet er i dens havn eller offshoreterminaler, og kan ta kopi av enhver innførsel i boken og kan kreve at skipsføreren bekrefter at kopien er en attestert kopi av slik innførsel. Enhver slik kopi som er bekreftet av skipsføreren som attestert kopi av en innførsel i oljedagboken del I, skal kunne framlegges i en hvilken som helst rettergang som bevis for de forholdene som er oppgitt i innførselen. Inspeksjon av en oljedagbok del I og opptak av attestert kopi ved vedkommende myndighet i henhold til dette nummer, skal utføres så raskt som mulig uten å forsinke skipet unødige.

## **LISTE OVER PUNKTER SOM SKAL INNFØRES**

(A) Fylling av ballast på eller rengjøring av brennoljetanker

1. Betegnelse på tank(er) som er fylt.
2. Er tanken(e) rengjort siden de(n) sist inneholdt olje? Dersom ikke, angis oljetype som ble transportert sist.
3. Rengjøringsprosess:
  - .1 skipets posisjon, og tidspunkt da rengjøring ble igangsatt og avsluttet,
  - .2 oppgi betegnelse på den eller de tankene der en bestemt metode er brukt (gjennomskylning, damprengjøring, kjemikalierensing, type og mengde kjemikalier som ble brukt, i m<sup>3</sup>),
  - .3 betegnelse på den eller de tankene som rengjøringsvannet ble overført til.
4. Fylling av ballast:
  - .1 skipets posisjon, og tidspunkt da fylling av ballast ble igangsatt og avsluttet,
  - .2 mengde ballast dersom tankene ikke er rengjort, i m<sup>3</sup>.

(B) Utslipp av forurenset ballastvann eller spylevann fra brennoljetanker nevnt i avsnitt A

5. Betegnelse på tank(er).
6. Skipets posisjon da utslipp ble igangsatt.
7. Skipets posisjon da utslipp ble avsluttet.
8. Skipets hastighet(er) under utslippet.
9. Utslippsmetode:
  - .1 gjennom 15 ppm-utstyr
  - .2 til mottaksanlegg.
10. Mengde sluppet ut, i m<sup>3</sup>.

(C) Oppsamling og fjerning av oljerester (slam og andre oljerester)

11. Oppsamling av oljerester

Mengde oljerester (slam og andre oljerester) som oppbevares om bord. Mengden bør registreres ukentlig<sup>1</sup>: (Dette betyr at mengden må registreres en gang i uken også når reisen varer i mer enn én uke)

1 Tanker brukt til slam, oppført i punkt 3.1 i formular A og B i supplementet til IOPP-sertifikatet.

- .1 – betegnelse på tank(er) .....
- .2 – tanken(e)s kapasitet ..... m<sup>3</sup>
- .3 - samlet mengde oppbevart ..... m<sup>3</sup>

12. Metoder for fjerning av rester.

Oppgi mengde oljerester som er fjernet, tanken(e) som er tømt og mengde innhold som er oppbevart, i m<sup>3</sup>:

- .1 til mottaksanlegg (oppgi havn)<sup>2</sup>,

<sup>2</sup> Skipsførerne bør fra operatøren av mottaksanlegg, herunder lektre og tankbiler, få en kvittering eller attest som viser mengde spylevann, forurenset ballast, rester eller oljeholdige blandinger som er overført, samt klokkeslett og dato for overføringen. Dersom denne kvitteringen eller attesten vedlegges oljedagboken del I, kan det være til hjelp for skipsføreren som bevis for at skipet ikke var innblandet i et påstått tilfelle av oljeforurensning. Kvitteringen eller attesten bør oppbevares sammen med oljedagboken del I.

- .2 overført til annen eller andre tanker (angi tankbetegnelse og samlet tankinnhold)
- .3 forbrent (angi samlet tidsforbruk for operasjonen),
- .4 annen metode (oppgi hvilken).

(D) Ikke-automatisk utslipp over bord eller fjerning på annen måte av bunnvann som har samlet seg i maskinrom

13. Mengde utsluppet eller fjernet, i kubikkmeter.<sup>3</sup>

3 Når det gjelder utslipp eller fjerning av bunnvann fra oppsamlingstank(er), oppgi tankbetegnelse og –kapasitet, samt mengde oppbevart på oppsamlingstank.

14. Tidspunkt for utslipp eller fjerning (igangsatt og avsluttet).

15. Utslipps- eller fjerningsmetode:

.1 gjennom 15 ppm-utstyr (oppgi posisjon ved igangsetting og avslutning),

.2 til mottaksanlegg (oppgi havn)<sup>2</sup>,

2 Skipsførerne bør fra operatøren av mottaksanlegg, herunder lektene og tankbiler, få en kvittering eller attest som viser mengde spylevann, forurenset ballast, rester eller oljeholdige blandinger som er overført, samt klokkeslett og dato for overføringen. Dersom denne kvitteringen eller attesten vedlegges oljedagboken del I, kan det være til hjelp for skipsføreren som bevis for at skipet ikke var innblandet i et påstått tilfelle av oljeforurensning. Kvitteringen eller attesten bør oppbevares sammen med oljedagboken del I.

.3 overføring til slopp- eller oppsamlingstank (angi tank(er); oppgi samlet mengde oppbevart i tank(er), i m<sup>3</sup>).

(E) Automatisk utslipp over bord eller fjerning på annen måte av bunnvann som har samlet seg i maskinrom

16. Klokkeslett og skipets posisjon da systemet ble satt til automatisk drift for utslipp over bord, gjennom 15 ppm-utstyr.

17. Klokkeslett da systemet ble satt til automatisk drift for overføring av bunnvann til oppsamlingstank (oppgi hvilken tank).

18. Klokkeslett da systemet ble satt til manuell drift.

(F) Oljefiltreringsutstyrets tilstand

19. Klokkeslett for systemsvikt<sup>4</sup>.

4 Oljefiltreringsutstyrets tilstand omfatter eventuelt også alarm og automatiske stoppinnetninger.

20. Klokkeslett da systemet ble satt i drift igjen.

21. Årsakene til svikt.

(G) Utsiktet eller annet uvanlig oljeutslipp

22. Klokkeslett da hendelsen inntraff.

23. Sted eller skipets posisjon da hendelsen inntraff.

24. Omtrentlig mengde og oljetype.

25. Omstendigheter rundt utslipp eller utstrømning, årsakene til dette og generelle merknader.

(H) Bunkring av brennolje eller smøreolje i bulk



26. Bunkring:

.1 Bunkringssted.

.2 Klokkeslett for bunkring.

.3 Type og mengde brennolje og tankbetegnelse (oppgi mengde som er tilført, i tonn og samlet innhold på tanken(e).

.4 Type og mengde smøreolje og tankbetegnelse (oppgi mengde som er tilført, i tonn og samlet innhold på tanken(e).

(I) Andre driftsprosedyrer og generelle merknader

Skipets navn .....

Kjenningsnummer eller -bokstaver .....

MASKINROMOPERASJONER

**OLJEDAGBOK**

**DEL II - Last / ballastoperasjoner**

**(Oljetankskip)**

Skipets navn: .....

Kjenningsnummer eller -bokstaver: .....

Bruttotonnasje: .....

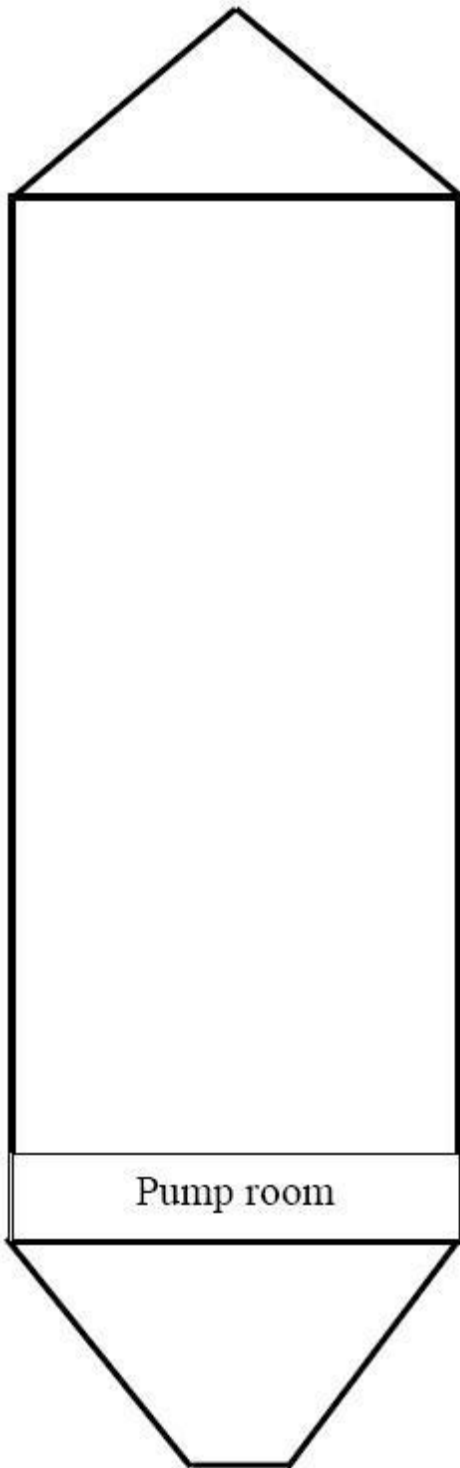
Tidsrom fra: ..... til: .....

Merk: Alle oljetankskip på 150 brutto registertonn eller mer skal være utstyrt med oljedagbok del II for innføring av relevante last/ballastoperasjoner. Slike tankskip skal også være utstyrt med oljedagbok del I for innføring av relevante maskinromoperasjoner.
--

Skipets navn: .....

Kjenningsnummer eller -bokstaver: .....

OVERSIKT OVER LASTE- OG SLOPPTANKER (utfylles om bord)



Identification of tanks	Capacity
Depth of slop tank(s):	

(Give the capacity of each tank and the depth of slop tank(s))

**Innledning**

De følgende sidene i dette avsnittet gir en fullstendig liste over punkter i forbindelse med last/ballastoperasjoner som, når de er aktuelle, skal innføres i oljedagboken del II i samsvar med regel 36 i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, endret ved den tilhørende protokollen av 1978 (MARPOL 73/78). Punktene er inndelt i grupper for hver operasjon, og hver gruppe er betegnet med en bokstavkode.

Når det gjøres innførsler i oljedagboken del II, skal dato, bokstavkode og punktnummer skrives inn i de riktige kolonnene, og de nødvendige opplysningene skal skrives i kronologisk rekkefølge i de åpne rubrikkene.

Ansvarshavende offiser(er) skal undertegne og datere hver operasjon som blir fullført. Skipsføreren skal undertegne hver utfylte side.

Når det gjelder de oljetankskipene som går i spesialfart i samsvar med regel 2.5 i vedlegg I til MARPOL 73/78, skal den aktuelle innførselen i oljedagboken del II påtegnes av vedkommende havnestatsmyndighet.\*

\* Denne setningen bør bare tas med i oljedagboken til et oljetankskip som går i spesialfart.

Mange steder i oljedagboken del II omtales oljemengder. Målenøyaktigheten vil bli påvirket av begrenset nøyaktighet i måleinnetninger, av temperatursvingninger og av oljens evne til å bli «hengende igjen» på tankveggene. Innførslene i oljedagboken del II bør ses i lys av dette.

I tilfelle av utilsiktet oljeutslipp eller oljeutslipp som følge av annen uvanlig hendelse, skal det i oljedagboken del II redegjøres for omstendighetene rundt og årsakene til utslippet.

Enhver svikt i overvåknings- og kontrollsystemet for utslipp skal noteres i oljedagboken del II.

For skip som har et IOPP-sertifikat, skal innførslene i oljedagboken del II være på minst engelsk, fransk eller spansk. Dersom det også gjøres innførsler på et offisielt språk i den staten hvis flagg skipet har rett til å føre, skal dette ha forrang ved tvist eller uoverensstemmelse.

Oljedagboken del II skal oppbevares på et slikt sted at den er lett tilgjengelig for inspeksjon på ethvert rimelig tidspunkt, og skal oppbevares om bord på skipet, unntatt i tilfeller av ubemannede skip under slep. Den skal oppbevares i et tidsrom på tre år etter at den siste innførselen er gjort.

Vedkommende myndighet hos en konvensjonsparts regjering kan inspisere oljedagboken del II om bord på ethvert skip som dette vedlegg får anvendelse på mens skipet er i dens havn eller offshoreterminaler, og kan ta kopi av enhver innførsel i boken og kan kreve at skipsføreren bekrefter at kopien er en attestert kopi av slik innførsel. Enhver slik kopi som er bekreftet av skipsføreren som attestert kopi av en innførsel i oljedagboken del II, skal kunne framlegges i en hvilken som helst rettergang som bevis for de forholdene som er oppgitt i innførselen. Inspeksjon av en oljedagbok del II og opptak av attestert kopi ved vedkommende myndighet i henhold til dette nummer, skal utføres så raskt som mulig uten å forsinke skipet unødige.

## **LISTE OVER PUNKTER SOM SKAL INNFØRES**

### (A) Lasting av oljelast

1. Lastested.
2. Type olje som er lastet og betegnelse på tanken(e).
3. Samlet mengde olje som er lastet (oppgi tilført mengde, i m<sup>3</sup> ved 15 °C og samlet innhold på tanken(e), i m<sup>3</sup>).

### (B) Intern overføring av oljelast underveis

#### 4. Betegnelse på tank(er):

.1 fra:

.2 til: (oppgi mengde som er overført og total mengde i tank(er), i m<sup>3</sup>).

5. Er (ble) tanken(e) i punkt 4.1 tømt helt? (Hvis ikke, oppgi restmengde, i m3.)

(A) Lossing av oljelast

6. Lossested.

7. Betegnelse på tanken(e) som ble losset.

8. Er (ble) tanken(e) tømt helt? (Hvis ikke, oppgi restmengde, i m3.)

(D) Råoljespyling (gjelder bare COW-tankskip):

(Fylles ut for hver tank som råoljespyles)

9. Havn der råoljespyling ble utført, eller skipets posisjon dersom det ble utført mellom to utslippshavner.

10. Betegnelse på tank(er) som ble spylt.<sup>1</sup>

1 Når en enkelt tank har flere maskiner som kan drives samtidig, som beskrevet i drifts- og utstyrshåndboken, bør den seksjonen som råoljespyles, spesifiseres, f.eks. «Nr. 2 senter, forre del».

11. Antall maskiner i bruk.

12. Tidspunkt for igangsatt spyling.

13. Spylemønster(metode) som ble brukt.<sup>2</sup>

2 I samsvar med drifts- og utstyrshåndboken skal det oppgis om det brukes spylemetode med ett trinn eller flere trinn. Dersom flertrinnsmetode brukes, oppgis den vertikale buen som dekkes av maskinene og antall ganger den buen er dekket i dette bestemte trinnet av programmet.

14. Trykk i rørledningene under spyling.

15. Tidspunkt da spyling ble avsluttet eller stanset.

16. Oppgi metode som er brukt til å fastslå om tanken(e) var tørr(e).

17. Merknader.<sup>3</sup>

3 Dersom programmet angitt i drifts- og utstyrshåndboken ikke blir fulgt, skal årsakene oppgis under «Merknader».

(E) Fylling av ballasting på lastetanker

18. Skipets posisjon ved igangsatt og avsluttet fylling av ballast.

19. Fylling av ballast:

.1 betegnelse på tank(er) som er fylt,

.2 tidspunkt for igangsetting og avslutning, og

.3 mengde ballast som er tatt om bord. Angi samlet mengde ballast for hver tank som inngår i operasjonen, i m3.

(F) Fylling av ballast på tanker forbeholdt ren ballast (gjelder bare CBT-tankskip)

20. Betegnelse på tank(er) som er fylt.
21. Skipets posisjon da vann beregnet til spyling eller da ballast fra havn ble fylt i tank(er) forbeholdt ren ballast.
22. Skipets posisjon da pumpe(r) og rørledninger ble spylt til slopptanken.
23. Mengde oljeholdig vann som etter rørledningsspyling er overført til slopptank(er) eller lastetank(er) der slam oppbevares midlertidig (oppgi betegnelse på tank(er). Angi samlet mengde, i m<sup>3</sup>).
24. Skipets posisjon da ekstra ballastvann ble fylt i tank(er) forbeholdt ren ballast.
25. Klokkeslett og skipets posisjon da ventilene som skiller tankene forbeholdt ren ballast fra laste- og sugeledningene, ble stengt.
26. Mengde ren ballast som er tatt om bord, i m<sup>3</sup>.

(G) Rengjøring av lastetanker

27. Betegnelse på tank(er) som er rengjort.
  28. Havn eller skipets posisjon.
  29. Rengjøringens varighet.
  30. Rengjøringsmetode.<sup>4</sup>
- 4 Håndspyling, maskinvask og/eller kjemisk vask. Dersom kjemisk vask er brukt, oppgis aktuell kjemikalietype og kjemikaliemengde.
31. Spylevann etter tankrengjøring overført til:
    - .1 mottaksanlegg (oppgi havn og mengde, i m<sup>3</sup>) 5, og
- 5 Skipsførerne bør fra operatøren av mottaksanlegg, herunder lektere og tankbiler, få en kvittering eller attest som viser mengde spylevann, forurenset ballast, rester eller oljeholdige blandinger som er overført, samt klokkeslett og dato for overføringen. Dersom denne kvitteringen eller attesten vedlegges oljedagboken del II, kan det være til hjelp for skipsføreren som bevis for at skipet ikke var innblandet i et påstått tilfelle av oljeforurensning. Kvitteringen eller attesten bør oppbevares sammen med oljedagboken del II.
- .2 slopptank(er) eller lastetank(er) som brukes som slopptank(er) (oppgi tank(er); oppgi overført mengde og samlet mengde, i m<sup>3</sup>).

(H) Utslipp av forurenset ballast

32. Betegnelse på tank(er).
33. Klokkeslett og skipets posisjon da utslipp i sjøen ble igangsatt.
34. Klokkeslett og skipets posisjon da utslipp i sjøen ble avsluttet.
35. Mengde sluppet ut i sjøen, i m<sup>3</sup>.

36. Skipets hastighet(er) under utslippet.
37. Var overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp i drift under utslippet?
38. Ble det holdt regelmessig kontroll med avløpsvannet og vannoverflaten på utslippsstedet?
39. Mengde oljeholdig vann overført til slopptank(er) (oppgi betegnelse på slopptank(er). Angi samlet mengde, i m<sup>3</sup>).
40. Sluppet ut til mottaksanlegg i land (oppgi havn og mengde sluppet ut, i m<sup>3</sup>).<sup>5</sup>

5 Skipsførerne bør fra operatøren av mottaksanlegg, herunder lektre og tankbiler, få en kvittering eller attest som viser mengde spylevann, forurenset ballast, rester eller oljeholdige blandinger som er overført, samt klokkeslett og dato for overføringen. Dersom denne kvitteringen eller attesten vedlegges oljedagboken del II, kan det være til hjelp for skipsføreren som bevis for at skipet ikke var innblandet i et påstått tilfelle av oljeforurensning. Kvitteringen eller attesten bør oppbevares sammen med oljedagboken del II.

(I) Utslipp i sjøen av vann fra slopptanker

41. Betegnelse på slopptanker:
42. Klaringstid fra siste fylling av rester, eller
43. Klaringstid fra siste utslipp.
44. Klokkeslett og skipets posisjon da utslipp ble igangsatt.
45. Peiling av det samlede innholdet da utslipp ble igangsatt.
46. Peiling av grensen mellom olje og vann da utslipp ble igangsatt.
47. Bulkmengde sluppet ut, i m<sup>3</sup>, og utslippshastighet, i m<sup>3</sup>/time.
48. Mengde sluppet ut, i m<sup>3</sup>, og utslippshastighet, i m<sup>3</sup>/time, i siste stadium.
49. Klokkeslett og skipets posisjon da utslipp ble avsluttet.
50. Var overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp i drift under utslippet?
51. Peiling av grensen mellom olje og vann da utslipp var avsluttet, i meter.
52. Skipets hastighet(er) under utslippet.
53. Ble det holdt regelmessig kontroll med avløpsvannet og vannoverflaten på utslippsstedet?
54. Påse at alle aktuelle ventiler i skipets røropplegg ble stengt ved avsluttet utslipp fra slopptankene.

(J) Fjerning av rester og oljeholdige blandinger som ikke er håndtert på annen måte

55. Betegnelse på tanker.
56. Mengde fjernet fra hver tank. (Angi restmengde, i m<sup>3</sup>.)
57. Fjerningsmetode:

.1 til mottaksanlegg (oppgi havn og mengde tømt)5,

5 Skipsførerne bør fra operatøren av mottaksanlegg, herunder lektere og tankbiler, få en kvittering eller attest som viser mengde spylevann, forurenset ballast, rester eller oljeholdige blandinger som er overført, samt klokkeslett og dato for overføringen. Dersom denne kvitteringen eller attesten vedlegges oljedagboken del II, kan det være til hjelp for skipsføreren som bevis for at skipet ikke var innblandet i et påstått tilfelle av oljeforurensning. Kvitteringen eller attesten bør oppbevares sammen med oljedagboken del II.

.2 blandet med last (angi mengde),

.3 overført til annen eller andre tanker (oppgi tankbetegnelse, overført mengde og samlet mengde på tanken(e), i m<sup>3</sup>), og

.4 annen metode (oppgi hvilken), angi mengde fjernet, i m<sup>3</sup>.

(K) Utslipp av ren ballast oppbevart i lastetanker

58. Skipets posisjon da utslipp av ren ballast ble igangsatt.

59. Betegnelse på tank(er) som er tømt.

60. Var tanken(e) tomme da utslipp var avsluttet?

61. Skipets posisjon ved avsluttet utslipp dersom den var en annen enn i punkt 58.

62. Ble det holdt regelmessig kontroll med avløpsvannet og vannoverflaten på utslippsstedet?

(F) Utslipp av ballast fra tanker forbeholdt ren ballast (gjelder bare CBT-tankskip)

63. Betegnelse på tank(er) som er tømt.

64. Klokkeslett og skipets posisjon da utslipp av ren ballast i sjøen ble igangsatt.

65. Klokkeslett og skipets posisjon da utslipp i sjøen ble avsluttet.

66. Mengde sluppet ut, i m<sup>3</sup>:

.1 i sjøen, eller

.2 til mottaksanlegg (oppgi havn).5

5 Skipsførerne bør fra operatøren av mottaksanlegg, herunder lektere og tankbiler, få en kvittering eller attest som viser mengde spylevann, forurenset ballast, rester eller oljeholdige blandinger som er overført, samt klokkeslett og dato for overføringen. Dersom denne kvitteringen eller attesten vedlegges oljedagboken del II, kan det være til hjelp for skipsføreren som bevis for at skipet ikke var innblandet i et påstått tilfelle av oljeforurensning. Kvitteringen eller attesten bør oppbevares sammen med oljedagboken del II.

67. Var det noen tegn til oljeforurensning av ballastvannet før eller under utslipp i sjøen?

68. Ble utslippet overvåket av et oljemålingsinstrument?

69. Klokkeslett og skipets posisjon da ventilene som skiller tankene forbeholdt ren ballast fra laste- og sugeledningene, ble stengt ved avsluttet utslipp av ballast.

(M) Tilstanden til overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp

70. Klokkeslett for systemsvikt.

71. Klokkeslett da systemet ble satt i drift igjen.

72. Årsakene til svikt.

(N) Utsiktet eller annet uvanlig oljeutslipp

73. Klokkeslett da hendelsen inntraff.

74. Havn eller skipets posisjon da hendelsen inntraff.

75. Omtrentlig mengde, i m<sup>3</sup>, og oljetype.

76. Omstendigheter rundt utslipp eller utstrømning, årsakene til dette og generelle merknader.

(O) Andre driftsprosedyrer og generelle merknader

TANKSKIP SOM GÅR I SPESIALFART

(P) Lasting av ballastvann

77. Betegnelse på tank(er) som er fylt.

78. Skipets posisjon da det tok inn ballast.

79. Samlet mengde ballast tatt inn, i kubikkmeter.

80. Merknader.

(Q) Intern omfordeling av ballast i skipet

81. Årsakene til omfordeling.

(R) Utslipp av ballastvann til mottaksanlegg

82. Havn(er) der ballastvannet ble sluppet ut.

83. Navn eller betegnelse på mottaksanlegget.

84. Samlet mengde ballastvann sluppet ut, i kubikkmeter.

85. Dato, underskrift og stempel fra havnemyndighetens tjenestemann.

Skipets navn: .....

Kjenningnummer eller -bokstaver: .....

LAST/BALLASTOPERASJONER (OLJETANKSKIP)

**TILLEGG TIL ENHETLIGE FORTOLKNINGER I VEDLEGG I**

**TILLEGG 1**



## **RETNINGSLINJER FOR ADMINISTRASJONER VEDRØRENDE DYPGÅENDE ANBEFALT FOR TANKSKIP MED ATSKILTE BALLASTTANKER, PÅ MINDRE ENN 150 M LENGDE**

### Innledning

1. Det er framsatt tre formler som retningslinjer for administrasjoner vedrørende krav til minste dypgående for tankskip med atskilte ballasttanker, på mindre enn 150 m lengde.
2. Formlene bygger både på teoretisk forskning og undersøkelser av faktisk praksis på tankskip av forskjellig konfigurasjon, som gjenspeiler varierende grader av problemer med at en del propellen kommer opp, vibrasjon, stamping, hastighetstap, rulling, dokking og andre forhold. I tillegg er visse opplysninger om antatte sjøforhold tatt med.
3. I erkjennelse av arten av det underliggende arbeidet, de store variasjonene i arrangement på mindre tankskip og hvert enkelt fartøys egen følsomhet for vind og sjøforhold, er det ikke funnet noe grunnlag for å anbefale en enkelt formel.

### Advarsel

4. Det må advares om at de opplysningene som presenteres, bør brukes som generelle retningslinjer for administrasjoner. Med hensyn til de unike driftskravene for et bestemt fartøy, bør administrasjonen være forvisset om at tankskipet har tilstrekkelig ballastkapasitet for sikker drift. I alle tilfeller bør stabiliteten undersøkes uavhengig.

### 5. Formel A

.1 midlere dypgående (m) =  $0,200 + 0,032 L$

.2 maksimal trim =  $(0,024 - 6 \times 10^{-5} L)L$

6. Disse uttrykkene ble hentet fra en undersøkelse av 26 tankskip med lengde på 50-150 meter. Dypgående ble trukket ut fra skipets trim og stabilitetsbøker og representerer ballasttilstand ved avgang. Ballasttilstandene representerer seilingsforhold i vær opp til og med Beaufort 5.

### 7. Formel B:

.1 minste dypgående ved baug (m) =  $0,700 + 0,0170 L$

.2 minste dypgående ved akterenden (m) =  $2,300 + 0,030 L$  eller

.3 minste midlere dypgående (m) =  $1,550 + 0,023 L$

.4 maksimal trim =  $1,600 + 0,013 L$

8. Disse uttrykkene kommer fra undersøkelser basert på teoretisk forskning, modellforsøk og fullskalaforsøk. Disse formlene er basert på Sea 6 (International Sea Scale).

### 9. Formel C

.1 minste dypgående akter (m) =  $2,0000 + 0,0275 L$

.2 minste dypgående forut (m) =  $0,5000 + 0,0225 L$

10. Disse uttrykkene gir visse økte dypgående som hjelp til å forhindre at propellen kommer opp og stamping på skip med større lengde.

## Tillegg 2

### FORELØPIG ANBEFALING FOR EN ENHETLIG FORTOLKNING AV REGEL 18.12-18.15

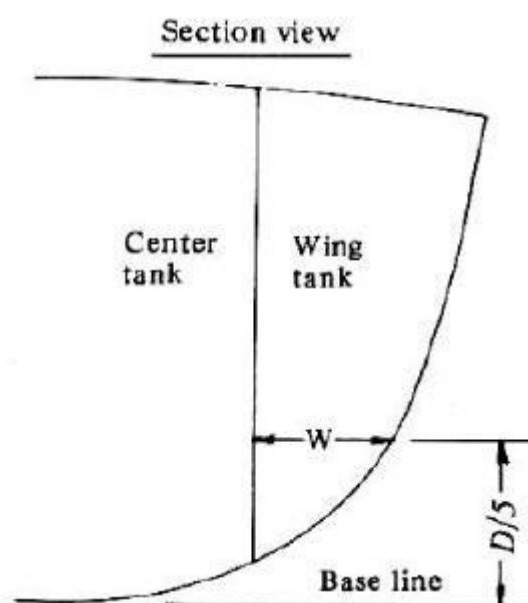
1 Regel 18.15 i vedlegg I til MARPOL 73/78 om måling av vingtankenes minste bredde på 2 m, og måling av dobbeltbunnstankens minste vertikale bredde på 2 m eller  $B/15$  når det gjelder tanker på de endene av skipet der det ikke finnes noe identifiserbart slagområde, skal tolkes som angitt nedenfor. Det er ingen vanskeligheter med å måle tankene i skipets parallelle midtre skrog der slagområdet er klart identifisert. Regelen forklarer ikke hvordan målingene skal gjøres.

2 Vingtankenes minste bredde skal måles ved en høyde på  $D/5$  over grunnlinjen, noe som gir et rimelig nivå som ovenfor hvilket den 2 m brede kollisjonsbeskyttelsen bør gjelde, under den forutsetningen at i alle tilfeller er  $D/5$  ovenfor den øvre overgangen av slagområdet midtskips (se figur 1). Dobbeltbunnstankenes minste høyde bør måles i et vertikalt plan målt  $D/5$  innover fra skjæringspunktet mellom platehuden og en horisontal linje  $D/5$  over grunnlinjen (se figur 2).

3 PAC-verdien for en vingtank som ikke har en minste bredde på 2 m gjennom hele sin lengde, vil være null; den delen av tanken der den minste bredden er over 2 m, skal ikke medregnes. Ved vurderingen av PAs skal en hvilket som helst dobbeltbunnstank, når en del av den ikke oppfyller minstekravene til dybde noe sted innenfor dens lengde, medregnes. Dersom imidlertid de projiserte dimensjonene av bunnen av lastetanken over dobbeltbunnen i sin helhet faller innenfor området til dobbeltbunnstanken eller -rommet som oppfyller minstekravet til høyde, og forutsatt at sideskottene som grenser til lastetanken over, er vertikale eller har en helling på stigning på  $45^\circ$  fra vertikalen, skal den delen av dobbeltbunnstanken som er definert av projiseringen av lastetankens bunn, medregnes. For lignende tilfeller der vingtankene over dobbeltbunnen er atskilte ballasttanker eller tomme rom, kan slik medregning også gjøres. Dette vil imidlertid i tilfellene ovenfor ikke utelukke at en PAC-verdi medregnes i de første tilfellet og en PAs-verdi medregnes i det andre tilfellet, når den respektive vertikale eller horisontale beskyttelsen er i samsvar med de minsteavstandene som er fastsatt i regel 18.15.

4 Projiserte dimensjoner bør brukes som vist i eksemplene i figur 3-8. Figur 7 og 8 representerer måling av høyden for beregning av PAC for dobbeltbunnstanker med skrånende tanktopp. Figur 9 og 10 representerer de tilfellene der en del av eller en hel dobbeltbunnstank regnes med ved beregning av PAs.

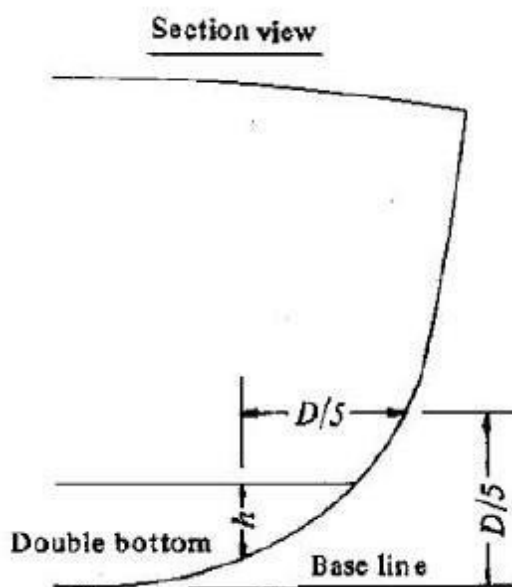
Figur 1 – Måling av minste bredde på vingballasttank ved skipets ender



"W" skal være minst 2 meter langs hele tankens lengde for at tanken skal brukes ved beregning

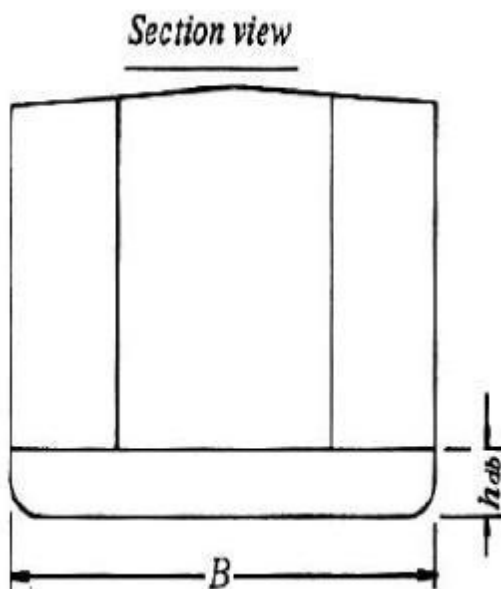
av PAC.

Figur 2 – Måling av minste høyde på dobbeltbunnstank ved skipets ender



"h" skal være minst 2 meter eller  $B/15$ , avhengig av hva som er minst, langs hele tankens lengde for at tanken skal brukes ved beregning av PAC.

Figur 3 – Beregning av PAC og PAs for dobbeltbunnstank midtskips



Dersom  $h_{db}$  er minst 2 meter eller  $B/15$ , avhengig av hva som er minst, langs hele tankens lengde,

$$P_{Ac} = h_{db} \times \text{dobbeltbunnstankens lengde} \times 2$$

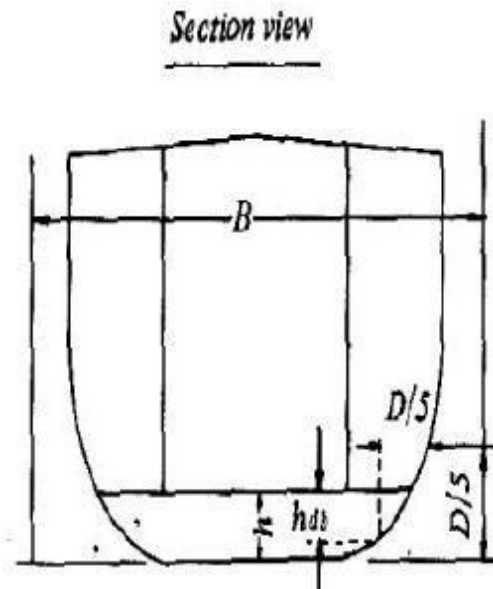
$$P_{As} = B \times \text{dobbeltbunnstankens lengde}$$

Dersom  $h_{db}$  er mindre enn 2 meter eller  $B/15$ , avhengig av hva som er minst,

$$P_{Ac} = h_{db} \times \text{dobbeltbunnstankens lengde} \times 2$$

$$P_{As} = 0$$

Figur 4—Beregning av  $P_{Ac}$  og  $P_{As}$  for dobbeltbunnstank ved skipets ender



Dersom  $h_{db}$  er minst 2 meter eller  $B/15$ , avhengig av hva som er minst, langs hele tankens lengde,

$$P_{Ac} = h \times \text{dobbeltbunnstankens lengde} \times 2$$

$$P_{As} = B \times \text{dobbeltbunnstankens lengde}$$

Dersom  $h_{db}$  er mindre enn 2 meter eller  $B/15$ , avhengig av hva som er minst,

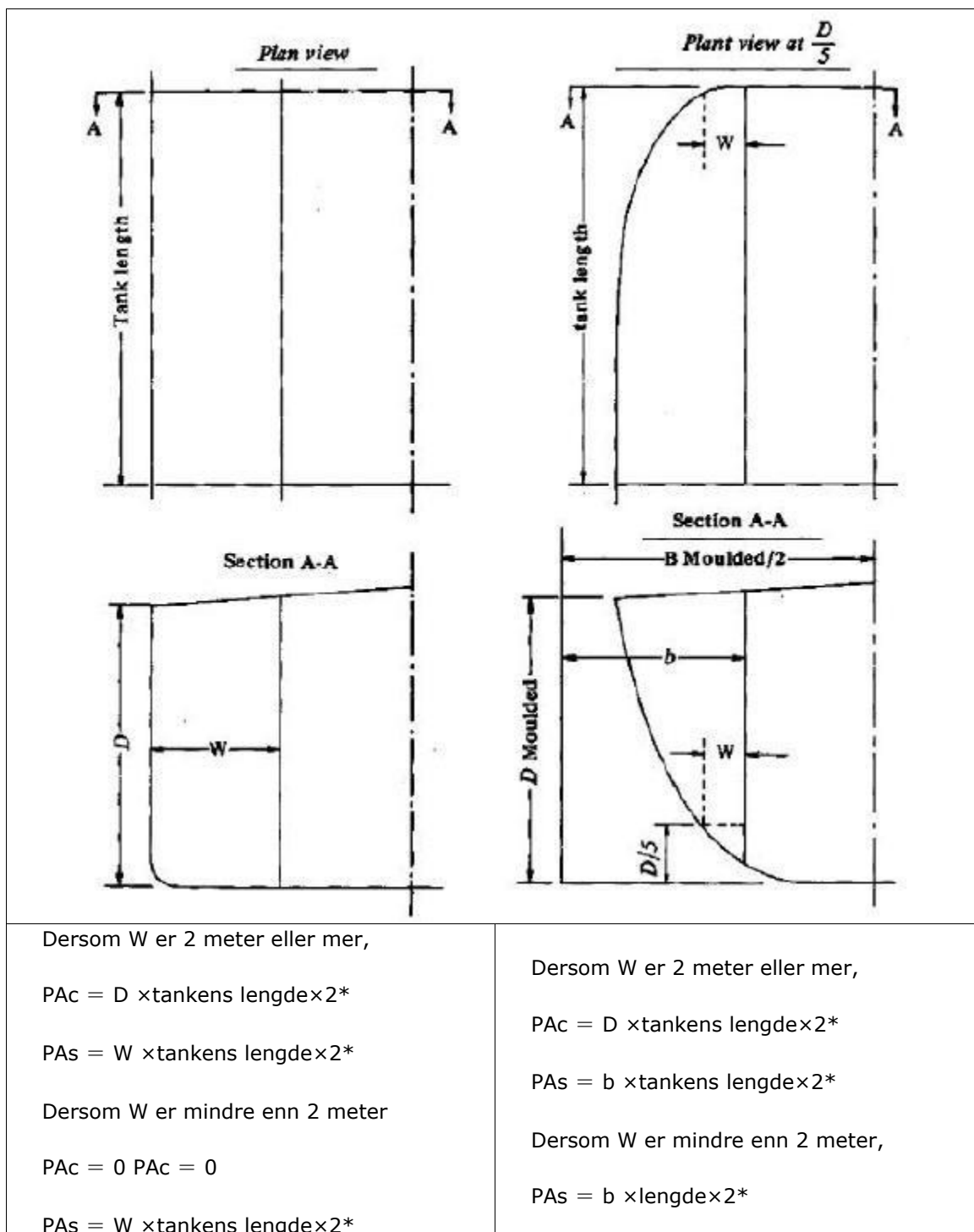
$$P_{Ac} = h \times \text{dobbeltbunnstankens lengde} \times 2$$

$$P_{As} = 0$$

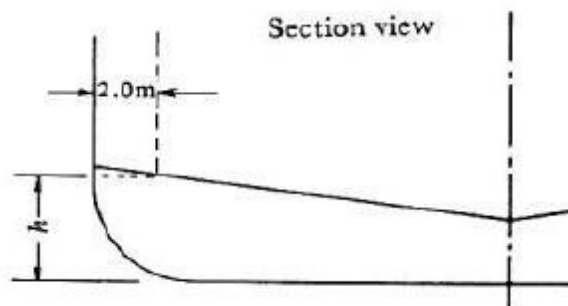
Figur 5  
Beregning av  $P_{Ac}$  og  $P_{As}$  for vingtank  
midtskips

Figur 6

Beregning av  $P_{Ac}$  og  $P_{As}$  for vingtank ved  
skipets ender

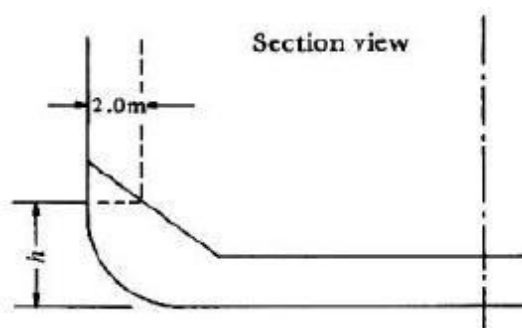


Figur 7—Måling av h for beregning av  $P_{Ac}$  for dobbeltbunnstanker med skrånende tanktopper(1)



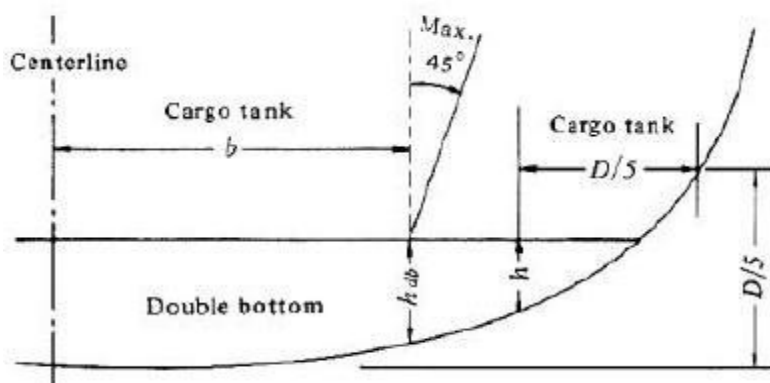
$$P_{Ac} = h \times \text{dobbeltbunnstankens lengde} \times 2^*$$

Figur 8 – Måling av h for beregning av  $P_{Ac}$  for dobbeltbunnstanker med skrånende tanktopper(2)



$$P_{Ac} = h \times \text{dobbeltbunnstankens lengde} \times 2^*$$

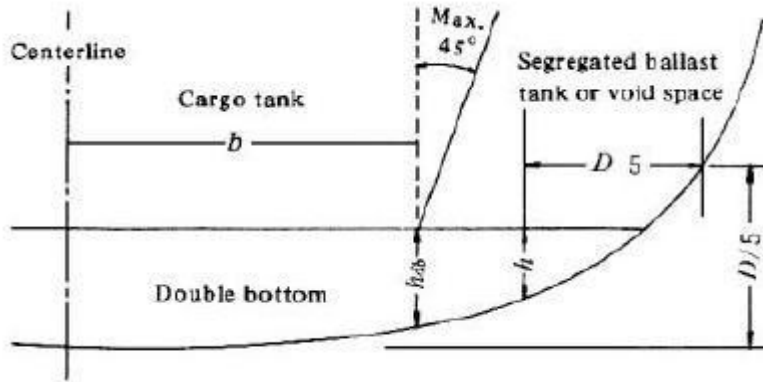
Figur 9 – Beregning av  $P_{As}$  for dobbeltbunnstank uten klart definert overgang av slagområdet – når vintanken er lastetank



Dersom h er mindre enn meter eller  $B/15$ , avhengig av hva som er minst, hvor som helst langs tankens lengde, men h d b er minst 2 meter eller  $B/15$ , avhengig av hva som er minst, langs hele tankens lengde innenfor bredden på  $2b$  :

$$P_{As} = 2b \times \text{lastetankens lengde}$$

Figur 10 – Beregning av  $P_{As}$  for dobbeltbunnstank uten klart definert overgang av slagområdet – når vintanken er atskilt ballasttank eller tomt rom

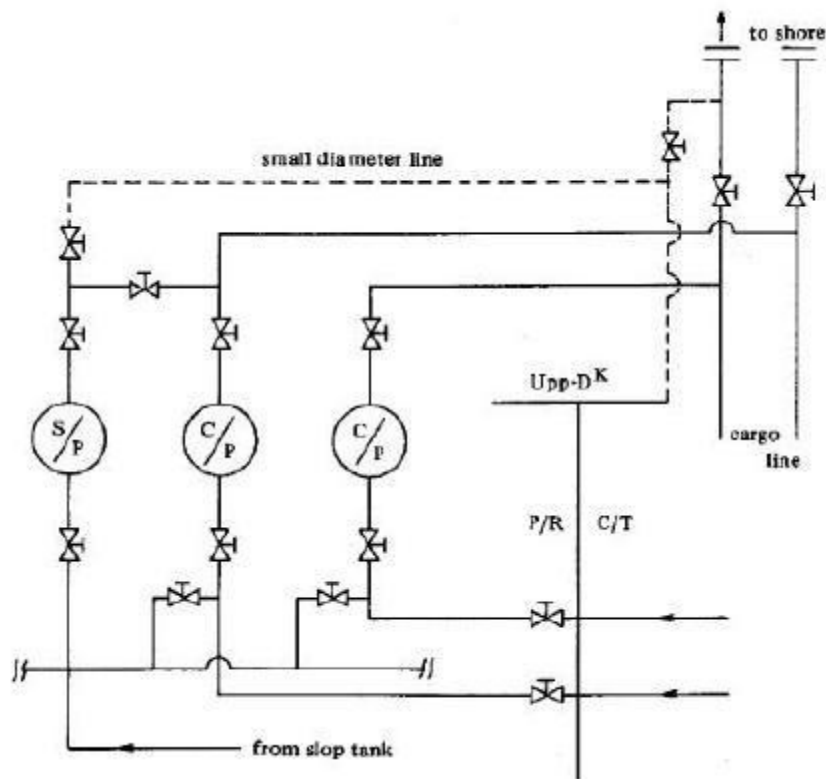


Dersom  $h$  er mindre enn 2 meter eller  $B/15$ , avhengig av hva som er minst, hvor som helst langs tankens lengde, men  $h$  d  $b$  er minst 2 meter eller  $B/15$ , avhengig av hva som er minst, langs hele tankens lengde innenfor bredden på  $2b$  :

$PAs = B \times \text{lastetankens lengde}$

### Tillegg 3

#### TILKOBLING AV RØR MED LITEN DIAMETER TIL MANIFOLDVENTILEN



### Tillegg 4

#### SPESIFIKASJONER FOR KONSTRUKSJON, MONTERING OG DRIFT AV ET DELSTRØMSYSTEM FOR KONTROLL AV UTSLIPP OVER BORD

## 1 Formål

1.1 Formålet med disse spesifikasjonene er å gi spesifikke konstruksjonskriterier og monterings- og driftskrav for delstrømsystemet nevnt i regel 30.6.5 i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, endret ved den tilhørende protokollen av 1978 (MARPOL 73/78).

## 2 Anvendelse

2.1 Oljetankskip levert 31. desember 1979 eller tidligere som definert i regel 1.28.1, kan i samsvar med regel 30.6.5 i vedlegg I til MARPOL 73/78, slippe ut forurenset ballastvann og oljeforurenset vann fra lastetankområder under vannlinjen, forutsatt at en del av strømmen føres gjennom fast røropplegg til et lett tilgjengelig sted på øvre dekk eller over, der det kan observeres visuelt under utslippsoperasjonen, og forutsatt at arrangementene oppfyller kravene fastsatt av administrasjonen, som minst skal inneholde alle bestemmelser i disse spesifikasjonene.

2.2 Delstrømkonseptet er basert på prinsippet om at observasjonen av en representativ delstrøm av avløpsvannet som går over bord, er likeverdig med å observere hele avløpsstrømmen. Disse spesifikasjonene gir opplysninger om konstruksjon, montering og drift av et delstrømsystem.

### Generelle bestemmelser

3.1 Delstrømsystemet skal monteres slik at det effektivt kan gi en representativ prøve av avløpsvannet som går overbord, for visuell visning under alle normale driftsforhold.

3.2 Delstrømsystemet ligner i mange henseender prøvetakingssystemet for et overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp, men skal ha pumpe- og rørrangementer som er atskilt fra et slikt system, eller kombinerte likeverdige arrangementer som administrasjonen kan godta.

3.3 Visningen av delstrømmen skal være lagt opp på et skjermet og lett tilgjengelig sted på øvre dekk eller over, godkjent av administrasjonen (f.eks. inngangen til pumperommet). Det bør tas hensyn til effektiv kommunikasjon mellom stedet der delstrømmen vises, og kontrollstedet for utslipp.

3.4 Det skal tas prøver fra relevante seksjoner av røropplegget for utslipp over bord, og prøvene skal sendes til visningsarrangementet gjennom et permanent røropplegg.

3.5 Delstrømsystemet skal omfatte følgende komponenter :

- .1 prøvetakingssonder,
- .2 rørsystem for prøvetakingsvann,
- .3 matepumpe(r) for prøvetaking,
- .4 visningsarrangementer,
- .5 arrangementer for utslipp av prøver, og, med forbehold for diameteren i prøvetakingsrøropplegget,
- .6 spylearrangement.

3.6 Delstrømsystemet skal oppfylle gjeldende sikkerhetskrav.

## 4 Systemarrangement



#### 4.1 Prøvetakingspunkter

##### 4.1.1 Plassering av prøvetakingspunkter :

.1 Prøvetakingspunktene skal være plassert slik at relevante prøver kan hentes fra det avløpsvannet som slippes ut gjennom utløp under vannlinjen som brukes til driftsmessige utslipp.

.2 Prøvetakingspunkter skal så langt det er praktisk mulig, være plassert i rørdeler der det vanligvis forekommer virvelstrømninger.

.3 Prøvetakingspunkter skal så langt det er praktisk mulig, være satt opp på tilgjengelige steder i vertikale deler av utslippsrørapplegget.

##### 4.1.2 Prøvetakingssonder :

.1 Prøvetakingssonder skal settes opp slik at de går inn i røret i en lengde på ca. en fjerdedel av rørets diameter.

.2 Prøvetakingssonder skal settes opp slik at de enkelt kan trekkes ut for rengjøring.

.3 Delstrømsystemet skal ha en stoppventil montert ved siden av hver sonde, bortsett fra at der sonden er montert i et lasterør, skal to stoppventiler monteres i serie i prøvetakingrøret.

.4 Prøvetakingssonder bør være av korrosjonsbestandig og oljebestandig materiale, ha tilstrekkelig styrke, være riktig sammensatt og støttet.

.5 Prøvetakingssonder skal ha en form som ikke har lett for å bli tilstoppet av forurensende partikler, og bør ikke generere høyt hydrodynamisk trykk på tuppen av prøvetakingssonden. Figur 1 viser et eksempel på en egnet form på en prøvetakingssonde.

.6 Prøvetakingssonder skal ha samme nominelle innvendige diameter som prøvetakingrørapplegget.

#### 4.2 Rørapplegg for prøvetaking

.1 Rørapplegget for prøvetaking skal settes opp så rett som mulig mellom prøvetakingspunktene og visningsarrangementet. Skarpe rørbøyer og lommer der det kan samle seg olje eller sediment, bør unngås.

.2 Rørapplegget for prøvetaking skal settes opp slik av prøvetakingsvannet overføres til visningsarrangementet i løpet av 20 sekunder. Strømningshastigheten i rørapplegget bør ikke være mindre enn 2 meter per sekund.

.3 Rørappleggets diameter skal ikke være mindre enn 40 millimeter dersom det ikke finnes noe fast spylearrangement, og diameteren skal ikke være mindre enn 25 millimeter dersom et trykksatt spylearrangement som beskrevet i nr. 4.4 er montert.

.4 Prøvetakingrørapplegget bør være av korrosjonsbestandig og oljebestandig materiale, ha tilstrekkelig styrke, være riktig sammensatt og støttet.

.5 Når det er montert flere prøvetakingspunkter, skal rørapplegget være koblet til et ventilkammer på sugesiden av prøvetakingsmatepumpen.

#### 4.3 Matepumpe for prøvetaking

.1 Kapasiteten til prøvetakingsmatepumpen skal være slik at den tillater at strømningshastigheten på prøvetakingsvannet oppfyller kravene i 4.2.2.

#### 4.4 Spylearrangement

.1 Dersom diameteren i prøvetakingsrørroplegget er mindre enn 40 millimeter, skal det monteres en fast tilkobling fra et trykksatt rørsystem for sjø- eller ferskvann for spyling av prøvetakingsrørroplegget.

#### 4.5 visningsarrangement

.1 Visningsarrangementet skal bestå av et visningskammer utstyrt med et seglass. Kammeret skal ha en størrelse som gjør det mulig å tydelig kunne se en fritt bevegelig strøm av prøvetakingsvann over en lengde på minst 200 millimeter. Administrasjonen kan godkjenne likeverdige arrangementer.

.2 Visningsarrangementet skal ha ventiler og rørroplegg slik at en del av prøvetakingsstrømmen kan gå forbi visningskammeret for å få en laminær strømning for visning i kammeret.

.3 Visningsarrangementet skal være konstruert slik at det lett kan åpnes og rengjøres.

.4 Visningskammeret skal være hvitt innvendig, med unntak av bakgrunnsveggen, som skal ha en slik farge at det er enkelt å observere eventuelle endringer i kvaliteten på prøvetakingsvannet.

.5 Den nederste delen av visningskammeret skal være formet som en trakt for oppsamling av prøvetakingsvannet.

.6 En prøvekran for å ta en tilfeldig prøve skal finnes, slik at en prøve av vannet kan undersøkes uavhengig av vannet i visningskammeret.

.7 Visningsarrangementet skal ha tilstrekkelig belysning for å lette den visuelle observasjonen av prøvetakingsvannet.

#### 4.6 Arrangement for utslipp av prøver

.1 Prøvetakingsvannet som går ut av visningskammeret, skal føres i sjøen eller til en slopptank gjennom et fast rørroplegg med tilstrekkelig diameter.

### 5 Drift

5.1 Når forurenset ballastvann eller annet oljeforurenset vann fra lastetankområdet slippes ut gjennom et utløp under vannlinjen, skal delstrømsystemet til enhver tid sørge for prøvetakingsvann fra de relevante utslippsutløpene.

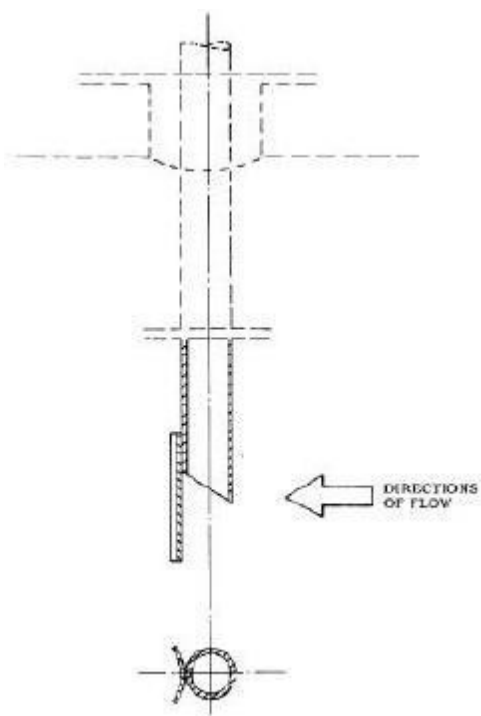
5.2 Prøvetakingsvannet bør observeres særlig i de fasene av utslippsoperasjonen da det er størst mulighet for at det vil forekomme oljeforurensning. Utslippet skal stoppes når det er synlige spor av olje i strømmen, og når avlesingen på oljemålingsinstrumentet viser at oljeinnholdet er høyere enn de tillatte grensene.

5.3 På de systemene som er utstyrt med spylearrangementer, bør prøvetakingsrørroplegget spyles når det har vært observert forurensning, og i tillegg anbefales det at prøvetakingsrørroplegget spyles etter hver periode med bruk.

5.4 Skipets håndbøker for håndtering av last og ballast, og når det er relevant, de håndbøkene som kreves til systemer for råoljespyling eller drift av tanker forbeholdt ren ballast, skal tydelig

beskrive bruken av delstrømsystemet i forbindelse med utslipp av ballast og prosedyrene for dekantering av slopptanker.

Figur 1 – Prøvetakingssonde for et delstrømsystem



## TILLEGG 5

### Utslipp fra faste eller flytende plattformer

**APPENDIX 5**  
Discharges from fixed or floating platforms

