

FOR 1983-06-16 nr 1122: Forskrift om hindring av forurensning fra skip m.m.

DATO: FOR-1983-06-16-1122
DEPARTEMENT: MD (Miljøverndepartementet)
AVD/DIR: Sjøfartsdir.
PUBLISERT: I 1983 556 (Figur utelatt)
IKRAFTTREDELSE: 1983-10-02, 1987-04-06
SIST-ENDRET: FOR-2006-08-10-965 fra 2006-08-11
ENDRER:
GJELDER FOR: Norge
HJEMMEL: LOV-1903-06-09-7-§1, LOV-1903-06-09-7-§3, LOV-1903-06-09-7-§114, LOV-1903-06-09-7-§117, LOV-1903-06-09-7-§118 og LOV-1903-06-09-7-§119, FOR-1979-10-12-1, FOR-1980-01-08-1

INNHold

Forskrift om hindring av forurensning fra skip m.m.

Kapittel 1. Generelle bestemmelser

- § 1-1. Virkeområde
- § 1-2. Aktsomhetsplikt
- § 1-3. Fravik
- § 1-4. Definisjoner
- § 1-5. Unntak

Kapittel 2. Regler om hindring av oljeforurensning

Del 1. Generelle bestemmelser

- § 2-1. Virkeområde
- § 2-2. Definisjoner
- § 2-3. Tegninger, besiktelse og inspeksjoner
- § 2-4. Sertifikat

Del 2. Kontroll med forurensning under drift

- § 2-5. Kontroll av oljeutslipp
- § 2-6. Segregerte ballasttanker
- § 2-7. Arrangement for råoljevasking
- § 2-8. Eksisterende produkttankskip på 40.000 tdw og derover
- § 2-9. Krav til tankskip med tanker forbeholdt ren ballast
- § 2-10. Oppbevaring av oljerester om bord
- § 2-11. Overvåkings- og kontrollsystem for oljeutslipp og filtreringsutstyr for oljeholdig vann
- § 2-12. Tanker for oljerester, pumper, rørarrangement mv.
- § 2-13. Pumpe-, rør- og overbordtømmingsarrangement på oljetankskip

Del 3. Bestemmelser for å begrense oljeforurensning fra oljetankskip som følge av skader i side og bunn

- § 2-14. Begrensning av lastetankers størrelse og arrangement
- § 2-15. Vanntett oppdeling og stabilitet

§ 2-16. Bestemmelsene i Regel 25 A i Vedlegg I...

§ 2-17. Dobbelt skrog mv. på tankskip

Del 4. Forhindring av forurensning som oppstår fra en oljeforurensningshendelse

§ 2-18. Skipsberedskapsplan for hendelser som medfører oljeforurensning (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)

Kapittel 3. Regler om hindring av forurensning ved skadelig flytende stoffer som transporteres i bulk¹

Kapittel 4. Regler om hindring av forurensning fra skadelige forurensende stoffer som transporteres i pakket form

§ 4-1. Virkeområde

§ 4-2. Definisjoner

§ 4-3. Pakking

§ 4-4. Merking og merkelapper

§ 4-5. Dokumentasjon

§ 4-6. Stuing

§ 4-7. Mengdebegrensninger

§ 4-8. Utslipp av forurensende stoffer

Kapittel 5. Regler om hindring av søppelforurensning fra skip

§ 5-1. Virkeområde

§ 5-2. Definisjoner

§ 5-3. Tømming av søppel utenfor spesielle områder

§ 5-4. Spesielle krav til tømming av søppel

§ 5-5. Tømming av søppel i spesielle områder

§ 5-6. Unntak

§ 5-7. (Opphevet ved forskrift 30 juni 2003 nr. 913, i kraft 1...

Kapittel 6. Regler om hindring av luftforurensning fra skip

Del I. Innledende bestemmelser

§ 6-1. Formål

§ 6-2. Virkeområde

§ 6-3. Plikter

§ 6-4. Definisjoner

§ 6-5. Flyttbare innretninger

Del 2. Utslippskrav

§ 6-6. Ozonreduserende stoffer

§ 6-7. Nitrogenoksider (NO_x)

§ 6-8. NO_x-krav for skip i norsk innenriks fart

§ 6-9. Svoveloksider (SO_x)

§ 6-10. Særlige områder for begrenset SO_x-utslipp og utslipp fra passasjerskip i norsk territorialfarvann eller økonomisk sone

§ 6-10a. Svovelinnhold i drivstoff som brukes ved kai

§ 6-11. Flyktige organiske forbindelser

§ 6-12. Forbrenning om bord

§ 6-13. Levering av avfall

Del 3. Kvaliteten på drivstoff

§ 6-14. Marine drivstoffkvalitet

Del 4. Tilsyn

§ 6-15. Besiktelse og kontroll

§ 6-16. Utstedelse av internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP-sertifikat)

§ 6-17. Sertifikatets varighet og gyldighet

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

§ 7-1. Retten til å seile under norsk flagg

§ 7-2. Tilbakehold mv.

§ 7-3. Etterforskning

§ 7-4. Undersøkelser ved overtredelser

§ 7-5. Midlertidige inngrep til sikring av formuestraff

§ 7-6. Hefte

§ 7-7. Tvangsmulkt

§ 7-8. Klage

§ 7-9. Straff

§ 7-10. Ikrafttredelse

Vedlegg A. Spesifikasjoner for konstruksjon, installasjon og drift av et «part flow» system for kontroll av overbordutslipp.

Vedlegg B. Krav vedrørende tankarrangementer og begrensninger av tankstørrelser

Vedlegg C.

1) Formular for IAPP-sertifikat (forskriftens § 6-16)

2) Prøvesykluser og vektfaktorer (Forskriftens § 6-7)

3) Typegodkjenning av og driftsbegrensninger for forbrenningsanlegg ombord (Forskriftens § 6-12)

4) Opplysninger som skal stå på leveringsseddelen for drivstoff (forskriftens § 6-14 annet ledd)

Forskrift om hindring av forurensning fra skip m.m.

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 16. juni 1983 med hjemmel i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet, § 1, § 114, § 117, § 118 og § 119 jfr. kgl.res. av 12. oktober 1979 nr. 1 og delegeringsvedtak av 8. januar 1980 nr. 1. Forskriften inntar kravene i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, slik den lyder etter endringene ved Protokollen av 1978 (MARPOL 73/78) i norsk rett. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XXXII nr. 1, kap. XVII nr. 6 (direktiv 93/12/EØF endret ved direktiv 1999/32/EF), vedlegg XIII nr. 56d (direktiv 96/98/EF), vedlegg XX nr. 21ad (direktiv 1999/32/EF endret ved direktiv 2005/33/EF). Endret ved forskrifter 8 juni 1984 nr. 1283, 11 nov 1985 nr. 1982, 2 okt 1986 nr. 1869, 2 april 1987 nr. 230, 2 mars 1989 nr. 153, 12 mai 1989 nr. 343, 13 mars 1990 nr. 341, 21 jan 1991 nr. 56, 16 sep 1992 nr. 680, 15 sep 1992 nr. 709, 23 feb 1993 nr. 167, 3 juni 1993 nr. 430, 14 mars 1995 nr. 319, 12 mai 1998 nr. 552, 29 des 1998 nr. 1462, 28 juli 1999 nr. 873, 26 jan 2000 nr. 63, 25 jan 2000 nr. 173, 27 juni 2000 nr. 687, 4 juni 2002 nr. 965 (forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene), 30 juni 2003 nr. 913, 24 jan 2006 nr. 119, 10 aug 2006 nr. 965.

Kapittel 1. Generelle bestemmelser

§ 1-1. Virkeområde

Denne forskrift gjelder for alle norske skip, samt for utenlandske skip som befinner seg i norsk territorialfarvann og norsk økonomisk sone, med mindre annet fremgår av § 1-5.

§ 1-2. Aktsomhetsplikt

Enhver skal være aktsom og treffe rimelige tiltak for å unngå at forurensninger fra skip oppstår og for å begrense virkningene av forurensninger.

§ 1-3. *Fravik*

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 1-4. *Definisjoner*

I denne forskrift betyr:

- a) *Administrasjonen*: Sjøfartsdirektoratet.
- b) *Akseptert*: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av:
 - 1. Godkjent besiktelsesinstitusjon,
 - 2. teknisk kontrollorgan,
 - 3. annen navngitt offentlig/privat institusjon eller
 - 4. administrasjonen i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- c) *Godkjent*:
 - 1. For utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 - 2. For annet utstyr: Godkjent eller akseptert av Sjøfartsdirektoratet.
 - 3. For tegninger: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- d) *Konvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med tilleggsprotokoll av 1978 og senere tilføyelser og endringer, inkludert forente fortolkninger, bilag og supplementer (MARPOL 73/78)
- e) *Organisasjonen*: Den internasjonale skipsfartsorganisasjon (IMO).
- f) *PPM*: Deler per million.
- g) *Sjødyktighetsloven*: Lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v.
- h) *Skip*: Ethvert fartøy, herunder lekter samt flyttbare plattformer som er under forseiling. Flyttbare plattformer som er beskjeftiget i undersøkelse, utvinning og tilknyttede bearbeidingsprosesser av mineralforekomster på den norske kontinentalsokkel, er regulert i forskrift av 22. juli 1983 nr. 1331 om hindring av forurensning fra den maritime drift av flyttbare innretninger.
- i) *Tilsynet*: Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.
- j) *Utslipp*: Enhver frigivelse eller tømning fra skip som ledd i dets drift, uansett årsak. Utslipp omfatter bl.a. enhver utstrømming, fjerning, søling, lekkasje, utpumping, avgivelse eller lensing.

§ 1-5. *Unntak*

Denne forskrift gis ikke anvendelse på:

- a) Skip som tilhører eller drives av en stat og som benyttes i offentlig ikke-kommersiell tjeneste, skal så langt det anses rimelig og praktisk mulig, forholde seg i samsvar med forskriftens regler når dette ikke vanskeliggjør skipets drift eller driftsmuligheter.
- b) Marinefartøyer eller andre skip som benyttes som hjelpeskip for marinen.
- c) Utslipp som er nødvendig av hensyn til skips sikkerhet, de ombordværendes helse eller for å redde liv.
- d) Utslipp som skyldes skade på skip eller utstyr, når alle rimelige forholdsregler er tatt både før og etter uhellet for å hindre eller minske utslippet.

Kapittel 2. Regler om hindring av oljeforurensning

Del 1. Generelle bestemmelser

§ 2-1. Virkeområde

(1) Reglene i dette kapittel skal gjelde for alle skip, hvis annet ikke uttrykkelig er fastsatt.

(2) I andre skip enn oljetankskip utstyrt med lastetanker som er konstruert og anvendt til frakting av olje i bulk, med en samlet kapasitet på 200 kubikkmeter eller mer, skal kravene for oljetankskip i Regel 9, 10, 14, 15(1), (2) og (3), 18, 20 og 24(4) i Vedlegg I til konvensjonen også komme til anvendelse hva angår konstruksjonen og bruken av disse rom, med unntagelse av at der hvor slik samlet kapasitet er mindre enn 1.000 kubikkmeter, kan kravene i Regel 15(4) i Vedlegg I til konvensjonen anvendes i stedet for Regel 15(1), (2) og (3).

(3) Når en last som kommer inn under reglene i Vedlegg II til konvensjonen føres i lastetankene til et oljetankskip, skal vedkommende krav i Vedlegg II til konvensjonen også komme til anvendelse.

(4) Ethvert hydrofoilfartøy, luftputefartøy eller annen ny type fartøy (nær-planende fartøy, undervannsfartøy mv.) som er av en slik konstruksjon at anvendelsen av en eller flere bestemmelser i kapittel II og III i Vedlegg I til konvensjonen angående konstruksjon og utstyr blir urimelig eller upraktisk, kan av Sjøfartsdirektoratet gis dispensasjon fra slike bestemmelser forutsatt at skipets konstruksjon og utstyr gir tilsvarende beskyttelse mot oljeforurensning, under hensyntagen til den fart det er beregnet for.

Detaljer vedrørende enhver slik dispensasjon skal angis i det sertifikat som nevnt i § 2-4.

(5) For så vidt gjelder eksisterende tankskip beskjeftiget i spesialfart, eller eksisterende oljetankskip som har spesielle ballastarrangementer, gjelder bestemmelsene i Regel 13 C, henholdsvis 13 D i Vedlegg I til konvensjonen.

§ 2-2. Definisjoner

(1) I dette kapittel betyr:

a) *Eksisterende oljetankskip* (for så vidt gjelder § 2-6, § 2-7, § 2-9, § 2-13, 5. ledd og # 2-13, 6. ledd bokstav c og Regel 13 C og 13 D i Vedlegg I til konvensjonen), betyr et oljetankskip som ikke er nytt oljetankskip som definert i denne paragraf.

b) «*Eksisterende skip*»: Et skip som ikke er nytt.

c) *Nytt oljetankskip* (for så vidt gjelder § 2-6, § 2-7 og § 2-13, 4. ledd):

1. Et oljeskip som det er inngått byggekontrakt for etter 1. juni 1979; eller
2. i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn, etter 1. januar 1980, eller
3. Et oljeskip hvis levering finner sted etter 1. juni 1982; eller
4. som har undergått en omfattende ombygging;
 - 4.1. som det er inngått kontrakt for etter 1. juni 1979;
 - 4.2. eller i mangel av byggekontrakt, hvis konstruksjon er påbegynt etter 1. januar 1980; eller
 - 4.3. som er fullført etter 1. juni 1982,

med det unntak at for et oljetankskip på 70.000 tdw og derover, skal definisjonen i bokstav a i denne paragraf gjelde for så vidt angår Regel 13(1) i Vedlegg I til konvensjonen.

d) *Nytt skip*:

1. et skip som det er inngått byggekontrakt for etter 31. desember 1975; eller
2. i mangel av byggekontrakt, et skip hvis kjøp er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn, etter 30. juni 1976; eller

3. hvis levering finner sted etter 31. desember 1979; eller
4. som har undergått en omfattende ombygging;
- 4.1. som det er inngått kontrakt for etter 31. desember 1975; eller
- 4.2. i mangel av byggekontrakt, hvis konstruksjon er påbegynt etter 30. juni 1976; eller
- 4.3. som er fullført etter 31. desember 1979.

e) *Spesielle områder* betyr: Middelhavsområdet, Østersjøområdet, Svartehavsområdet, Rødehavsområdet, Gulfoområdet, Adenbukta, Antarktis og de Nordvest-europeiske farvann som er definert som følger:

1. Middelhavsområdet omfatter selve Middelhavet inklusive dets bukter og havområder med grensen mellom Middelhavet og Svartehavet representert med den 41. nordlige breddegrad og avgrenset i vest av Gibraltarstredet ved lengdegraden 5 ° 36 ' V.
2. Østersjøområdet omfatter selve Østersjøen mot den Botniske Bukt, Finskebukten og innløpet til Østersjøen avgrenset av breddegraden ved Skagen og Skagerrak ved 58 ° 44,8 ' N.
3. Svartehavsområdet omfatter selve Svartehavet med grense mellom Middelhavet og Svartehavet representert ved breddegraden 41 ° N.
4. Rødehavsområdet omfatter selve Rødehavet inklusive Suezbukten og Akababukten avgrenset i sør ved en rett linje mellom Ras si Ane (12 ° 28,5 ' N, 43 ° 19,6 ' Ø) og Husn Murad (12 ° 40,4 ' N, 43 ° 30,2 ' Ø).
5. Gulfoområdet omfatter havområdet nordvest om en rett linje mellom Ras al Hadd (22 ° 30 ' N, 59 ° 48 ' Ø) og Ras al Fasteh (25 ° 04 ' N, 61 ° 25 ' Ø).
6. Adenbukta omfatter den delen av Adenbukta mellom Rødehavet og Det arabiske hav avgrenset i vest ved en rett linje mellom Ras si Ane (12 ° 28,5 ' N, 43 ° 19,6 ' Ø) og Husn Murad (12 ° 40,4 ' N, 43 ° 30,2 ' Ø) og i øst ved en rett linje mellom Ras Asir (11 ° 50 ' N, 51 ° 16,9 ' Ø) og Ras Fartak (15 ° 35 ' N, 52 ° 13,8 ' Ø).
7. Antarktisområdet omfatter havområder syd for 60 ° S.
8. De Nordvest-europeiske farvann omfatter Nordsjøen og dets innløp, Irskesjøen og dets innløp, Keltersjøen, den Engelske kanal og dens innløp og Nordøst-Atlanteren rett vest for Irland. Området er avgrenset med linjer som binder følgende punkter sammen 48 ° 27 ' N på den franske kyst; 48 ° 27 ' N, 6 ° 25 ' V; 49 ° 52 ' N, 7 ° 44 ' V; 50 ° 30 ' N, 12 ° V; 56 ° 30 ' N, 12 ° V; 62 ° N, 3 ° V; 62 ° N på norskekysten; og 57 ° 44,8 ' N på den danske og svenske kyst.

(2) For øvrig skal de definisjoner som er inntatt i Regel 1 i Vedlegg I til konvensjonen gjelde.

§ 2-3. Tegninger, besiktelse og inspeksjoner

(1) Tegninger av anlegg, utstyr m.m. for å hindre oljeforurensning av sjøen, skal innsendes for godkjenning i 3 eksemplarer for hvert skip. Tegningene skal tydelig vise de foreslåtte innretninger med segregerte ballasttanker, sloptanker, røropplegg, pumper, oljeovervåkingsinstrumenter, utstyr mv., og nødvendige opplysninger om kapasitet og type m.m. av separatorer og pumper, samt opplysninger om instrumenter og utstyr, volum av tanker m.m. i henhold til kravene i dette kapittel skal videre innsendes.

(2) Besiktelser og inspeksjoner av at de krav som fastlegges i dette kapittel er oppfylt, foretas av Tilsynet etter Regel 4 i Vedlegg I til konvensjonen.

§ 2-4. Sertifikat

Bestemmelsene i Regel 5, 6, 7 og 8 i Vedlegg I til konvensjonen skal følges.

Del 2. Kontroll med forurensning under drift

§ 2-5. Kontroll av oljeutslipp

Bestemmelsene i Regel 9 og 10 i Vedlegg I til konvensjonen skal følges. Det skal føres oljedagbok¹ som bestemt i forskrift om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger.

0 Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 913 (i kraft 1 juli 2003).

1 Se forskrift av 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger § 11 og § 17.

§ 2-6. Segregerte ballasttanker

(1) Ethvert nytt råoljetankskip på 20.000 tdw og derover, og ethvert nytt produkttankskip på 30.000 tdw og derover, skal være utstyrt med tanker for segregert ballast.

(2) Kapasiteten til tanker for segregert ballast skal fastsettes slik at bestemmelsene i Regel 13(2), (4) og (5) i Vedlegg I til konvensjonen er etterkommet.

(3) Vannballast skal ikke føres i lastetanker, unntatt:

a) på de sjeldne reiser hvor værforholdene er så harde at det etter skipsførerens mening er nødvendig å føre mer vannballast i disse tanker av hensyn til skipets sikkerhet;

b) i unntakstilfelle hvor den spesielle karakter av driften av et oljetankskip gjør det nødvendig å føre vannballast utover det kvantum som kreves etter første ledd, under forutsetning av at en slik drift av oljetankskipet går inn under kategorien unntakstilfelle, slik det er fastsatt av Organisasjonen.

c) Slik tilleggballast skal behandles og tømmes i samsvar med Regel 9 og 10 i Vedlegg I til konvensjonen og § 2-10, og innførsel skal gjøres i oljedagboken som behandles i Del 4 til kapittel II i denne forskrift.

(4) Plassering av tankene for segregert ballast skal være i samsvar med Regel 13 E i Vedlegg I til konvensjonen.

§ 2-7. Arrangement for råoljevasking

(1) Nytt råoljetankskip på 20.000 tdw og derover skal være utstyrt med et arrangement for råoljevasking.

(2) Eksisterende råoljetankskip på 40.000 tdw og derover som ikke er utstyrt med tanker for segregert ballast, skal med de unntak som er nevnt i Regel 13(9) i Vedlegg I til konvensjonen, være utstyrt med et arrangement for råoljevasking.

(3) Arrangement for råoljevasking skal være i samsvar med bestemmelsene i resolusjon A.446 (XI) « Revised Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems ». For øvrig skal bestemmelsene i Regel 13 B i Vedlegg I til konvensjonen etterkommes.

§ 2-8. Eksisterende produkttankskip på 40.000 tdw og derover

Eksisterende produkttankskip på 40.000 tdw og derover skal være utstyrt med tanker for segregert ballast i samsvar med § 2-6, eller skal operere med tanker forbeholdt ren ballast i samsvar med § 2-9.

§ 2-9. Krav til tankskip med tanker forbeholdt ren ballast

Tankskip som opererer med tanker forbeholdt ren ballast, skal tilfredsstille Regel 13 A i Vedlegg I til konvensjonen.

§ 2-10. Oppbevaring av oljerester om bord

(1) Oljetankskip på med bruttotonnasje på 150 og derover skal være utstyrt med arrangement for rengjøring av lastetankene og for overføring av forurensede ballastrester og vaskevann etter tankspyling fra lastetankene til en sloptank. På eksisterende oljetankskip kan enhver lastetank benyttes som sloptank.

(2) Eksisterende oljetankskip skal etterkomme kravene om sloptankarrangement senest innen 2. oktober 1986.

(3) Sloptankarrangementer.

a) I dette system skal det anordnes arrangementer for overføring av oljeholdige rester til sloptank eller en kombinasjon av sloptanker på en slik måte at ethvert utslipp fra disse tankene i sjøen vil være i overensstemmelse med bestemmelsene i Regel 9 og 10 i Vedlegg I til konvensjonen.

b) Arrangement av sloptanken, eller av en kombinasjon av sloptanker, skal ha den nødvendige kapasitet til å oppbevare slop som oppsamles ved tankspyling, oljerester og rester av forurenset ballast. Sloptankens eller -tankenes totale kapasitet skal ikke være mindre enn 3 prosent av skipenes lastekapasitet for olje, bortsett fra at Administrasjonen kan godta:

1. 2 prosent på slike oljetankskip hvor arrangementene for tankvasking er slik at når sloptanken eller -tankene fylles med vaskevann, er dette vannet tilstrekkelig til tankvasking, og dersom det er behov til å forsyne ejektorer med drivvæske uten å tilføre mer vann til systemet.

2. 2 prosent når det sørget for segregerte ballasttanker eller tanker forbeholdt ren ballast i samsvar med Regel 13 i Vedlegg I til konvensjonene, eller hvor det er installert et tankvaskesystem som benytter råoljevasking, i samsvar med Regel 13 B i Vedlegg I til konvensjonene. Denne kapasitet kan reduseres ytterligere til 1,5 prosent på slike oljetankskip, hvor arrangementene for tankvasking er slik at når sloptanken eller -tankene fylles med vaskevann, er dette vannet tilstrekkelig til tankvasking, og dersom det er behov, til å forsyne ejektorer med drivvæske uten å tilføre mer vann til systemet;

3. 1 prosent på kombinasjonsskip hvor oljelast kun føres i tanker med glatte vegger. Denne kapasitet kan reduseres ytterligere til 0,8 prosent hvor arrangementene for tankvasking er slik at når sloptanken eller -tankene fylles med vaskevann, er dette vannet tilstrekkelig til tankvasking, og dersom det er behov, til å forsyne ejektorer med drivvæske uten å tilføre mer vann til systemet.

c) Sloptankene skal, særlig med henblikk på plasseringen av inntak, uttak, skvalpeskott og plater der slike er anordnet, konstrueres slik at man unngår kraftig turbulens og inntrengning av olje eller emulsjon med vannet.

d) Nye oljetankskip på 70.000 tdw og derover skal være utstyrt med minst to sloptanker.

(4) *Overvåkings- og kontrollsystem for oljeutslipp*

a) Oljetankskip som nevnt i 1. og 2. ledd, skal være utstyrt med et godkjent overvåkings- og kontrollsystem for oljeutslipp. Systemet skal være i samsvar med bestemmelsene i resolusjon A.393(X) Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily Water Separating Equipment and Oil Content Meters og for øvrig tilfredsstillende krav IMO fastsetter for slikt utstyr.¹ Eksisterende oljetankskip skal ha installert slikt utstyr innen 2. oktober 1986.

b) Enhver svikt i dette overvåkings- og kontrollsystem skal medføre at tømningen stanses og svikten skal noteres i oljedagboken. En manuell alternativ metode skal kunne anvendes i tilfelle av slik svikt, men den defekte enhet skal gjøres operasjonsklar så snart som mulig.

c) Havnestatsmyndigheten kan tillate én ballastreise før skipet fortsetter til reparasjonshavnen.

(5) Oljetankskip som nevnt i 1. og 2. ledd, skal ha om bord godkjent instrument for å bestemme skillet mellom olje og vann i sloptanken(e) eller andre tanker hvor det tømmes slop direkte i sjøen.

(6) Kontroll med tømning av olje i samsvar med bestemmelsene i Regel 9 og 10 i Vedlegg I til konvensjonen skal for tankskip under 150 brt. skje ved oppsamling om bord og senere tømning til mottakeranlegg.

(7) Kravene i 1. - 4. ledd i denne paragraf skal ikke gjelde for oljetankskip som fører asfalt eller andre produkter som omfattes av bestemmelsene i Vedlegg I til konvensjonen, og som ved sine fysiske egenskaper hemmer en effektiv produkt/vann separering og overvåking, for hvilke kontrollen med tømning etter bestemmelsene i Regel 9 og 10 i Vedlegg I til konvensjonen skal skje ved oppsamling av rester om bord, og med tømning av alt forurenset spylevann til mottakeranlegg.

(8) For øvrig kommer bestemmelsene i Regel 15 i Vedlegg I til konvensjonen, til anvendelse.

1 Seneste utgave av Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil tankers er inntatt i IMO dokument Res. A.586(14).

§ 2-11. Overvåkings- og kontrollsystem for oljeutslipp og filtreringsutstyr for oljeholdig vann

(1) For skip med bruttotonnasje på 400 og derover skal bestemmelsene i regel 16 i Vedlegg I til konvensjonen følges.

(2) For skip med bruttotonnasje under 400:

a) Bestemmelsene i regel 16(3)(b) i Vedlegg I til konvensjonen skal følges. For utstyr til oppbevaring av oljeholdig lensevann om bord kreves følgende:

1. Skip med bruttotonnasje på 200 og derover, men under 400 skal ha fastmontert oppsamlingstank plassert under dekk med røropplegg for levering av oljeholdig lensevann til mottaksanlegg.

2. Skip med bruttotonnasje på 100 og derover, men under 200 skal ha fastmontert oppsamlingstank plassert under eller på dekk med røropplegg for levering av oljeholdig lensevann til mottaksanlegg.

3. Skip på 15 m og derover, men med bruttotonnasje under 100 skal ha fastmontert oppsamlingstank eller et forsvarlig festet oppsamlingsfat, med røropplegg for levering av oljeholdig lensevann til mottaksanlegg.

§ 2-12. Tanker for oljerester, pumper, rørarrangement mv.

(1) Oppsamlingstank mv.

a) Ethvert skip med bruttotonnasje på 400 eller derover skal være utstyrt med en tank, eller tanker, av tilstrekkelig kapasitet, tatt i betraktning typen av maskineri og reises varighet, til å ta imot de oljerester (sludge) som ikke på annen måte kan behandles i overensstemmelse med kravene i dette kapittel, slik som de som oppstår ved rensing av brensel- og smøreoljer og oljelekkasjer i maskinrommene.

b) I nye skip skal slike tanker være utført og konstruert slik at man letter rengjøringen av dem og tømningen av rester til mottakeranlegg. Eksisterende skip skal tilfredsstille dette krav så langt det er rimelig og praktisk mulig.

c) Røropplegg til og fra tanker for oljerester skal ikke ha noen direkte forbindelse overbord, annet enn standard overbordtømmingsarrangement, som omtalt i § 2-12 3. ledd.

(2) Pumper.

a) Pumper tilknyttet lensevannseparator skal ha samme kapasitet som denne.

b) Hvor det benyttes en separator med større kapasitet enn foreskrevet, kan imidlertid pumpen være i henhold til regelverket for separatoren etter skipets størrelse.

c) Pumper som må kapasitetreguleres for å tilpasses lensevannseparatoren, tillates ikke.

d) Pumper som benyttes til levering av olje og oljeholdig blanding til mottakeranlegg i land, skal kunne stoppes fra dekk, enten ved hjelp av en stoppknapp eller et kommunikasjonssystem.

(3) Røropplegg.

- a) Røropplegg for separator, oppsamlingstank og pumper skal legges enklest mulig og arrangeres slik at feilpumping forhindres. Dekkspyleledning og brannledning tillates ikke benyttet til dette formål.
- b) Faste rørforbindelser mellom ovennevnte røropplegg og lastetanker beregnet for føring av olje, tillates ikke.
- c) Det skal være separat røropplegg til dekk for levering av olje og oljeholdig vann fra maskinrom til mottakeranlegg i land.
- d) Røropplegget skal forsynes med kopling som nevnt under bokstav e.
- e) Standarkopling skal være i samsvar med følgende spesifikasjon:
 1. Utvendig diameter: 215 (8 1/2 ").
 2. Innvendig diameter: Tilsvarende rørets utvendig diameter.
 3. Boltesirkeldiameter: 183 mm (7 3/16 ").
 4. Hull: 6 hull med 22 mm (7/8 ") diameter plassert med innbyrdes samme avstand utskåret til flensens periferi. Utskjæringen skal være som hullet - 22 mm.
 5. Flenstykkelse: 20 mm.
 6. Bolter: 6 stk. hver 20 mm (3/4 ").
 7. Pakning: Oljebestandig materiale.
 8. Flensen skal være av stål og ha en plan flate.

(4) Kombinerte vann- og bunkersoljetanker.

- a) På nye tankskip med bruttotonnasje på 150 og derover og på andre nye skip på 4.000 og derover, er det ikke tillatt å anvende dobbeltbunntanker eller andre tanker for vekselvis bruk av bunkersolje og vannballast. Dersom unormale tilstander eller behovet for å føre store mengder bunkersolje gjør det nødvendig å føre vannballast som ikke er ren ballast i en bunkersoljetank, skal slik vannballast tømmes til mottakeranlegg, eller det skal installeres instrument for overvåking av oljeinnholdet i det ballastvann som pumpes over bord. Arrangementet skal være godkjent.
 1. Alle andre skip skal etterkomme kravene under bokstav a så langt det er rimelig og praktisk mulig.
- b) På et skip med bruttotonnasje på 400 og derover som det er inngått byggekontrakt for etter 1. januar 1982, eller, i mangel av byggekontrakt, hvis kjøp er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn etter 1. juli 1982, skal olje ikke føres i en forpigggtank eller i en tank som ligger foran kollisjonsskottet.
 1. Alle andre skip skal etterkomme kravene under bokstav b så langt det er rimelig og praktisk mulig.

(5) Andre arrangementer enn de som er nevnt i denne paragraf, f.eks. opplegg i forbindelse med et forbrenningsanlegg, vil kunne godkjennes i det enkelte tilfelle.

§ 2-13. Pumpe-, rør- og overbortømmingsarrangement på oljetankskip

- (1) På ethvert oljetankskip skal det på åpent dekk på begge sider av skipet plasseres en manifold for tilkopling til mottakeranlegg for tømming av skittent ballastvann eller vann som er blitt forurenset av olje.
- (2) På ethvert oljetankskip skal rørledninger for utslipp i sjøen av ballastvann eller oljeforurenset vann fra lastetankområdet, som kan tillates etter bestemmelsene i Regel 9 og 10 i Vedlegg I til konvensjonen, føres til åpent dekk eller til skutesiden over vannlinjen ved største dypgående i ballast. Andre røropplegg for å kunne utføre operasjoner på den måte som er tillatt under 6. ledd, bokstav a - e, kan godtas.
- (3) På nye oljetankskip skal det være muligheter til å stoppe utslipp i sjøen av ballastvann og oljeforurenset vann fra lastetankområdene, unntatt de utslipp under vannlinjen som er tillatt

etter 6. ledd, fra et sted på øvre dekk eller over, som er plassert slik at manifolden som benyttes og som er nevnt i 1. ledd, og utslippet i sjøen fra rørledningene som nevnt i 2. ledd, kan observeres visuelt. Det er ikke nødvendig å anordne muligheter for å stoppe tømmingen fra observasjonsstedet dersom det finnes et kommunikasjonssystem som telefon eller radiosystem mellom observasjonsstedet og kontrollstedet for tømming.

(4) Ethvert nytt oljetankskip som kreves utstyrt med tanker for segregert ballast eller forsynt med et system for oljevasking, skal oppfylle følgende krav:

- a) Det skal utstyres med et røropplegg som er konstruert og installert på en slik måte at gjenværende oljemengde i rørene blir redusert til et minimum; og
- b) midler skal anordnes for å tømme helt alle lastepumper og alle oljerør ved avslutningen av lossing av last, om nødvendig ved forbindelse til en stripeanordning. Rør- og pumperestene skal kunne tømmes både i land og inn i en lastetank eller sloptank. Til tømming i land skal et dertil innrettet spesialrør med liten diameter anordnes og forbindes utenfor skipets manifoldventiler.

(5) Ethvert eksisterende oljetankskip som kreves utstyrt med tanker for segregert ballast, eller forsynt med et system for råoljevasking, eller operert med tanker forbeholdt ren ballast, skal tilfredsstille bestemmelsene i 4. ledd, bokstav b i denne paragraf.

(6) Driftsutslipp av olje eller oljeholdige blandinger fra oljetankskip omfattes av bestemmelsene i Regel 9 og 10 i Vedlegg I til konvensjonen. På ethvert oljetankskip skal utslipp av ballastvann eller oljeforurensset vann fra lastetankområdene, skje over vannlinjen, unntatt i følgende tilfelle:

- a) Segregert ballast og ren ballast kan tømmes under vannlinjen;
 1. i havner eller ved laste- eller losseplasser i sjøen;
 2. eller til sjøs ved å la det renne ut;forutsatt at overflaten på ballastvannet er undersøkt umiddelbart før tømmingen for å sikre at ingen oljeforurensning har funnet sted.
- b) Eksisterende oljetankskip som ikke uten forandringer er i stand til å tømme segregert ballast over vannlinjen, kan tømme segregert ballast under vannlinjen til sjøs, forutsatt at overflaten på ballastvannet er undersøkt umiddelbart før tømmingen for å sikre at ingen oljeforurensning har funnet sted.
- c) Eksisterende oljetankskip som opererer med tanker forbeholdt ren ballast og som ikke uten forandringer er i stand til å tømme ballastvann fra tanker forbeholdt ren ballast over vannlinjen, kan tømme denne ballasten under vannlinjen forutsatt at tømmingen av ballast blir overvåket i samsvar med Regel 13 A(3) i Vedlegg I til konvensjonen.
- d) På ethvert oljetankskip til sjøs, kan skitten ballast eller oljeforurensset vann fra tanker i lastetankområdet, unntatt sloptanker, tømmes under vannlinjen ved å la det renne ut, forutsatt at det har gått tilstrekkelig tid til at separering av olje/vann har funnet sted og ballastvannet er undersøkt umiddelbart før tømmingen med olje/vannsjiktmåler som nevnes i § 2-10, 5. ledd, for å sikre at høyden på sjiktet er slik at tømmingen ikke innebærer noen øket risiko for skade på det marine miljø.
- e) På eksisterende oljetankskip til sjøs kan skitten ballast eller oljeforurensset vann fra lastetankområdene tømmes under vannlinjen etter, eller i stedet for, tømming etter den metode som nevnes under bokstav d), forutsatt at:
 1. en del av mengden av slikt vann føres gjennom permanente rør til et lett tilgjengelig sted på øvre dekk eller over, hvor det kan observeres visuelt under tørmeoperasjonen;
 2. og slike «part-flow»-arrangementer er i samsvar med de krav som fastsettes av Administrasjonen, som i det minste skal inneholde alle bestemmelsene i «Spesifikasjoner for konstruksjon, installasjon og drift av et «part-flow»-system for kontroll av overbordutslipp», vedtatt av Organisasjonen, og som er gjengitt i Vedlegg A til denne forskrift.

Del 3. Bestemmelser for å begrense oljeforurensing fra oljetankskip som følge av skader i side og bunn

§ 2-14. Begrensning av lastetankers størrelse og arrangement

(1) Nye oljetankskip skal tilfredsstillende bestemmelsene i Regel 22, 23 og 24 i Vedlegg I til konvensjonen, med hensyn til skadeanslag, hypotetisk oljesøl og begrensning av lastetankers størrelse og arrangement.

(2) Eksisterende oljetankskip med bruttotonnasje på 150 eller derover skal tilfredsstillende bestemmelsene i Vedlegg B til denne forskrift, dersom

- a) skipet er levert etter 1. januar 1977; eller
- b) levering ikke har funnet sted senere enn 1. januar 1977, og byggekontrakten er inngått etter 1. januar 1974, eller hvor det ikke tidligere har vært inngått noen byggekontrakt, kjølen er strukket eller tankskipet er på et liknende byggetrinn etter 30. juni 1974.

0 Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 913 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 2-15).

§ 2-15. Vanntett oppdeling og stabilitet

(1) Ethvert nytt oljetankskip skal tilfredsstillende kriteriene til oppdeling og skadestabilitet som spesifisert i 3. ledd i denne paragraf, etter den antatte skade i side eller bunn som spesifisert i 2. ledd i denne paragraf, for ethvert operativt dypgående som angir aktuelle, delvise eller fulle lasttilstander i samsvar med skipets trim og styrke så vel som lastens egenvekt. Slik skade skal anvendes for alle tenkelige steder i skipets lengde som følger:

- a) på tankskip med lengde større enn 225 meter, hvor som helst i skipets lengde;
- b) på tankskip med lengde større enn 150 meter, men ikke over 225 meter, hvor som helst i skipets lengde unntatt der det tilstøtende skott enten aktenfor eller forenfor maskinrom som er plassert akter er involvert. Maskinrommet skal anses som ett enkelt fyllingsrom;
- c) på tankskip under 150 meters lengde, et hvilket som helst punkt i skipets lengde mellom tilstøtende tverrgående skott med unntak av maskinrommet. For tankskip på 100 meters lengde eller mindre, hvor alle betingelsene i 3. ledd i denne paragraf ikke kan oppfylles uten at skipets operative egenskaper forverres betydelig, kan Administrasjonen tillate lettelser i disse krav.

Ballasttilstander hvor tankskipet ikke fører olje i lastetankene, alle oljerester unntatt, skal ikke tas i betraktning.

(2) Følgende bestemmelser vedrørende utstrekning og type av den antatte skaden skal gjelde:

- a) Sideskade:
 1. Langskips utstrekning $\frac{1}{3}(L^{2/3})$ eller 14,5 meter, avhengig av hva som er minst
 2. Tverrskips utstrekning (innover fra skipssiden i rette vinkler på senterlinjen i høyde som tilsvarer det forlangte sommerfribord) $B/5$ eller 11,5 meter, avhengig av hva som er minst
 3. Vertikal utstrekning fra bunnplatenes riss i senterlinjen og oppover uten begrensning

- b) Bunnskade
For 0,3 L fra skipets forre perpendikulær Enhver annen del av skipet
 1. Langskips utstrekning $\frac{1}{3}(L^{2/3})$ eller 14,5 meter, avhengig av hva som er minst $\frac{1}{3}(L^{2/3})$ eller 5 meter, avhengig av hva som er minst

2. Tverrrskips utstrekning	B/6 eller 10 meter,
avhengig av hva som er minst	B/6 eller 5 meter, avhengig av hva som er minst
3. Vertikal utstrekning	B/15 eller 6 meter avhengig av hva som er minst målt
fra bunnplatenes riss i senterlinjen	B/15 eller 6 meter, avhengig av hva som er minst
målt fra bunnplatenes riss i senterlinjen	

c) Dersom noen skade av en mindre utstrekning enn den maksimale skadeutstrekning spesifisert under 2. ledd, bokstav a og b, vil resultere i en mer alvorlig tilstand, skal det tas hensyn til slik skade.

d) Hvor skaden antas å involvere tverrrskips skott som spesifisert i 2. ledd, bokstav a og b i denne paragraf, skal tverrrskips vanntette skott ha en innbyrdes avstand som minst tilsvarende den langskips utstrekning av antatt skade som spesifisert i 2. ledd, bokstav a for å kunne anses effektiv. Hvor tverrrskips skott har mindre innbyrdes avstand, skal ett eller flere av disse skott innenfor en slik skadeutstrekning antas å være ikke eksisterende med hensyn til å bestemme fylte rom.

e) Hvor skaden mellom tilstøtende, tverrrskips vanntette skott antas som spesifisert i 1. ledd, bokstav c, skal ingen tverrrskips hovedskott eller et tverrrskips skott som begrenser sidetanker eller dobbeltbunntanker antas å være skadet, med mindre:

1. avstanden mellom de tilstøtende skott er mindre enn den langskips utstrekning av antatt skade som spesifisert i 2. ledd, bokstav a, eller
2. det i et tverrrskips skott finnes et trinn eller en resess med lengde større enn 3,05 meter, plassert innenfor utstrekningen av antatt skade. Det trinn som dannes av akterpiggeskottet og tanktoppen i akterpiggen skal ikke betraktes som et trinn med henblikk på denne paragraf.

f) Dersom rørledninger, kanaler eller tunneler finnes innenfor den antatte utstrekning av skade, skal arrangementet anordnes slik at tiltagende fylling ikke derved kan spre seg til andre rom enn de som antas å være fylt i hvert enkelt skadetilfelle.

(3) Oljetankskip skal betraktes å oppfylle skadestabilitetskriteriene dersom følgende betingelser er oppfylt:

a) Den endelige vannlinje skal, under hensyntagen til nedsynkning, krenkning og trim, være under den laveste kant av enhver åpning hvorigjennom fylling kan finne sted. Slike åpninger skal omfatte luftrør og de som lukkes ved hjelp av vanntette dører eller lukedeksler og kan utelukke de åpningene som lukkes ved hjelp av vanntette mannhulldeksler og flush-luker, små vanntette lastetank lukedeksler som opprettholder dekkets høye integritet, fjernstyrte vanntette skyvedører og lysventiler som ikke kan åpnes.

b) I det endelige fyllingstrinn skal krenkningsvinkelen som følge av usymmetrisk fylling, ikke overstige 25 grader, forutsatt at denne vinkel kan økes til 30 grader dersom ikke dekkskanten kommer under vann.

c) Stabiliteten i den endelige fyllingstilstand skal undersøkes og kan anses som tilstrekkelig dersom kurven for den rettende arm har en utstrekning på minst 20 grader utover likevektstilstanden i tilknytning til en maksimum rettende arm på minst 0,1 meter innenfor de 20 graders utstrekning; arealet under kurven innenfor denne utstrekning skal ikke være mindre enn 0,0175 meter-radianer. Ubeskyttede åpninger skal ikke bli neddykket innenfor denne utstrekning med mindre rommet det angår antas å bli fylt. Innenfor denne utstrekning kan nedsenking av enhver av de åpninger som er oppført i bokstav a i dette ledd, og andre åpninger som kan lukkes vanntett, tillates.

d) Administrasjonen skal være forvisset om at stabiliteten er tilstrekkelig i mellomliggende fyllingstrinn.

e) Utligningsarrangementer som krever mekaniske hjelpemidler, slik som ventiler og rør for kryssfylling dersom dette er installert, skal ikke tas i betraktning i den hensikt å redusere en krengevinkel eller for å oppnå minimum utstrekning av gjenværende stabilitet for å oppfylle

kravene i bokstav a, b og c i dette ledd, og tilstrekkelig gjenværende stabilitet skal være opprettholdt gjennom alle trinn hvor utligning benyttes. Rom som er forbundet med kanaler med stort tverrsnitt, kan anses å være felles.

(4) Kravene i 1. ledd i denne paragraf skal bekreftes ved beregninger som tar hensyn til karakteristiske utforminger av skipet, arrangementene, form og innhold av de skadede avdelinger; og fordelingen, egenvekter og virkningen av den frie væskeoverflate.

Beregningene skal baseres på det følgende:

a) Det skal tas hensyn til enhver tom eller delvis fylt tank, egenvekten til laster som føres, såvel som enhver utstrømning av væsker fra skadede avdelinger.

b) Fyllingsgradene som antas for rom som fylles på grunn av skade, skal være som følger:

Rom:	Fyllingsgrad:
Bestemt for forråd	0,60
Anvendt til oppholdsrom	0,95
Anvendt til maskinrom	0,85
Tomrom	0,95
Bestemt for forbruksvæsker	0 eller 0,95
Bestemt for andre væsker	0 til 0,95

Fyllingsgraden av delvis fylte rom skal være i samsvar med den væskemengden som føres i rommet. Alltid når skade medfører inntrengning i en tank som inneholder væsker, skal det antas at innholdet er helt forsvunnet fra det rommet og erstattet med saltvann opp til nivået for det endelige likevektsplan.

c) Oppdriften av enhver overbygning direkte over sideskaden skal ses bort fra. De deler av overbygninger som ikke er fylt og som ligger utenfor skadens utstrekning, kan imidlertid tas med i betraktningen forutsatt at de er atskilt fra det skadede rommet ved vanntette skott og at kravene i 3. ledd, bokstav a ovenfor med hensyn til disse uskadde rom er oppfylt. Hengslede vanntette dører kan godtas i vanntette skott i overbygningen.

d) Virkningen av fri overflate skal beregnes ved en krengevinkel på 5 grader for hver enkelt avdeling. Administrasjonen kan forlange eller tillate korrigeringer for fri overflatevirkning beregnet ved større krengevinkel enn 5 grader for delvis fylte tanker.

e) Ved beregning av virkningen av frie overflater av forbruksvæsker skal det antas at for hver type væske skal minst ett tverrskips par eller en enkelt senterlinjetank ha en fri overflate, og den tank eller kombinasjon av tanker som skal tas i betraktning skal være de hvor virkningen av frie overflater er de største.

(5) Føreren av ethvert nytt oljetankskip og den person som er ansvarlig for et nytt tankskip uten egen fremdrift som kommer inn under Vedlegg I til konvensjonen, skal være utstyrt i godkjent form med:

a) opplysninger vedrørende lasting og fordeling av last som er nødvendig for å sikre at bestemmelsene i denne paragraf overholdes; og

b) opplysninger om skipets evne til å etterkomme de skadestabilitetskriterier som er bestemt i denne paragraf, inklusive virkningen av eventuelle lettelser som kan være tillatt i henhold til 1. ledd, bokstav c.

0 Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 913 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 2-16).

§ 2-16.

Bestemmelsene i Regel 25 A i Vedlegg I til Konvensjonen, som stiller krav vedrørende intakt stabilitet til visse oljetankskip, skal følges.

0 Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 913 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 2-16a).

§ 2-17. Dobbelt skrog mv. på tankskip

Bestemmelsene i Regel 13 F og 13 G i Vedlegg I til konvensjonen skal følges.

Del 4. Forhindring av forurensning som oppstår fra en oljeforurensningshendelse

§ 2-18. Skipsberedskapsplan for hendelser som medfører oljeforurensning (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)

(1) Oljetankskip med bruttotonnasje på 150 og over og andre skip med bruttotonnasje på 400 og derover skal ha ombord en beredskapsplan (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan) som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller besiktelsesinstitusjon akseptert av Sjøfartsdirektoratet. Skip levert før 4. april 1993 skal ha en slik plan etter 4. april 1995.

(2) En slik plan skal være i samsvar med retningslinjer¹ utviklet av organisasjonen og skrevet på arbeidsspråket til skipsfører og offiserer om bord. Planen skal minst inneholde:

- a) Prosedyrer som skal følges av skipsfører eller annen ansvarlig person som har plikt til å rapportere oljeforurensningshendelser iht. forskrift av 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs.
- b) En liste over myndigheter eller personer som skal kontaktes ved oljeforurensningshendelser.
- c) En detaljert beskrivelse av hva som umiddelbart skal gjøres av personer om bord for å redusere eller kontrollere oljeutslippet som følge av hendelsen.
- d) Prosedyrer og kontaktpunkter på skipet for koordinering av tiltak om bord med nasjonale og lokale myndigheter for å bekjempe forurensningen.

0 Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 913 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 2-17).

1 Se resolusjon MEPC.54(32).

Kapittel 3. Regler om hindring av forurensning ved skadelig flytende stoffer som transporteres i bulk¹

1 Kapitlet opphevd ved forskrift 2. april 1987 nr. 230, i kraft 6. april 1987.

Kapittel 4. Regler om hindring av forurensning fra skadelige forurensende stoffer som transporteres i pakket form

§ 4-1. Virkeområde

(1) Dersom ikke annet er uttrykkelig bestemt, skal dette kapittel gjelde for alle skip som transporterer forurensende stoffer i pakket form. I tillegg skal tomme beholdere/innpakninger som tidligere har vært brukt til transport av forurensende stoffer, selv behandles som forurensende stoffer, med mindre tilstrekkelige sikkerhetstiltak er gjennomført for å sikre at de ikke inneholder noen rester som representerer noen risiko for forurensning av det marine miljø.

(2) Kravene i dette kapittel gjelder ikke forråd og utstyr om bord i skip.

§ 4-2. Definisjoner

I dette kapitlet betyr:

- a) *SOLAS-74*: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (The International Convention for the Safety Of Life At Sea) 1974 med senere endringer og tilføyelser.

- b) *IMDG-koden*: IMOs kode for pakket farlig gods (International Maritime Dangerous Goods Code).
- c) *Forurensende stoffer*: Skadelige stoffer som er merket som MARINE POLLUTANTS i IMDG-koden. Veiledende for de stoffer som omfattes er at de:
- bioakkumulerer i betydelig grad og er kjent for å skape en risiko for det marine miljø eller den menneskelige helse, eller
 - bioakkumulerer og innebærer en risiko for marine organismer eller for menneskelig helse og har kort oppløsningstid på en uke eller mindre, eller
 - frembringer trolig forgiftning i mat fra havet, eller
 - er meget giftig for det marine liv (definert som LC₅₀ /96 timer mindre enn 1 ppm). En konsentrasjon av stoffet mindre enn 1 del for hver million del vann, vil innen 96 timer drepe 50% av organismene som utsettes for stoffet.
- d) *Pakket form*: Innpakning som er spesielt beregnet for skadelige stoffer i IMDG-koden.
- e) *Dokument*: Dokument som nevnt i § 4-5 inkluderer også elektroniske data til hjelp for papirdokumentasjon.

§ 4-3. Pakking

Innpakningen skal være slik at den gjør risikoen for forurensning av det marine miljø så liten som mulig, sett i forhold til innholdet i pakken. Kravene for hvert stoff i IMDG-koden skal være oppfylt.

§ 4-4. Merking og merkelapper

- (1) Pakker som inneholder et forurensende stoff skal varig merkes med korrekt teknisk betegnelse (ikke bare varebetegnelse), og skal også varig merkes, eventuelt med merkelapp, at innholdet forurenser det marine miljø. Slik identifikasjon skal suppleres der det er mulig på annen måte, f.eks. ved bruk av Forente Nasjoners nummer (UN-number).
- (2) Merkingen med den korrekte tekniske betegnelse og merkelapp på pakker som inneholder et forurensende stoff, skal være slik at denne informasjonen skal kunne identifiseres på pakker som har ligget i sjøen i minst tre måneder. Ved merkingen skal det tas hensyn til varigheten av materialene som er brukt og overflaten på pakken.
- (3) Pakker som inneholder små mengder med forurensende stoffer kan unntas fra kravene til merking, dersom de er unntatt i IMDG-koden.

§ 4-5. Dokumentasjon

- (1) I alle dokumenter vedrørende transport av forurensende stoffer til sjøs der navnet på slike stoffer er oppgitt, skal korrekt teknisk betegnelse på stoffet benyttes (ikke bare varebetegnelse) og stoffet skal dessuten identifiseres med ordene MARINE POLLUTANT.
- (2) Transportdokumentene utstedt av avskiper skal omfatte eller medfølges av, et signert sertifikat eller en erklæring om at det vareparti som tilbys for transport er forsvarlig pakket og merket og er i forsvarlig stand for transport, med henblikk på å begrense risikoen for forurensning av det marine miljø mest mulig.
- (3) Ethvert skip som transporterer forurensende stoffer, skal ha særskilt fortegnelse eller et manifest som angir hvilke forurensende stoffer det har om bord, og deres plassering. En detaljert lasteplan, som angir plasseringen av de forurensende stoffene om bord, kan benyttes i stedet for en slik særskilt fortegnelse eller et slikt manifest. Kopier av slike dokumenter skal også oppbevares i land av skipets eier eller hans representant inntil de forurensende stoffer er losset. En kopi av ett av disse dokumenter skal gjøres tilgjengelig før avgang for den person eller organisasjon som er utpekt av havnestatsmyndigheten.
- (4) I de tilfelle der skipet fører en særskilt fortegnelse eller et manifest eller en detaljert lasteplan, som forlangt for transport av farlig gods i henhold til SOLAS-74,¹ kan de

dokumenter som forlanges etter denne paragraf kombineres med dokumenter for farlig gods. Når dokumentene kombineres, skal det gjøres klart skille mellom farlig gods og forurensende stoffer omfattet av dette kapittel.

1 Kapittel VII i forskrift av 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods.

§ 4-6. Stuing

Forurensende stoffer skal være forsvarlig stuert og sikret, slik at risikoen for forurensning av det marine miljø begrenses mest mulig uten å redusere sikkerheten for skipet og personer om bord.

§ 4-7. Mengdebegrensninger

Visse forurensende stoffer kan, av gode vitenskapelige og tekniske grunner, være nødt til å nektes transport eller bli begrenset med hensyn til mengden som kan transporteres om bord på et enkelt skip. Ved mengdebegrensning skal det tas tilbørlig hensyn til skipets størrelse, konstruksjon og utstyr, så vel som innpakning og stoffets iboende egenskaper.

§ 4-8. Utslipp av forurensende stoffer

(1) Overbordkasting av forurensende stoffer transportert i pakket form er forbudt, unntatt når det er nødvendig for å ivareta skipets sikkerhet eller for å redde liv.

(2) Ved lekkasje ombord fra forurensende stoffer transportert i pakket form, skal egnede lovlige tiltak treffes for å regulere spyling overbord, forutsatt at tiltakene ikke vil redusere sikkerheten for skipet og personer om bord. Tiltakene skal være basert på de forurensende stoffers fysiske, kjemiske og biologiske egenskaper.

Kapittel 5. Regler om hindring av søppelforurensning fra skip

§ 5-1. Virkeområde

Bestemmelsene i dette kapittel skal gjelde for alle skip.

§ 5-2. Definisjoner

I dette kapittel gjelder følgende definisjoner:

a) *Søppel*: Betyr all slags mat, husholdnings- og driftsavfall eksklusive fersk fisk og deler derav, som oppstår ved normal drift av skipet som en normalt kvitter seg med kontinuerlig eller periodisk med unntak av de stoffer som er definert eller oppført i andre vedlegg til MARPOL 73/78.

b) *Nærmeste land*: Uttrykket «fra nærmeste land» betyr fra grunnlinjen hvorfra territorialfarvannet til vedkommende territorium beregnes i samsvar med folkerettens regler, bortsett fra at i relasjon til denne konvensjon betyr «fra nærmeste land», når det gjelder området utenfor den nordøstlige kyst av Australia, fra en linje trukket fra et punkt på kysten av Australia ved 11 ° 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 13 ° 00 ' sydlig bredde - 144 ° 00 ' østlig lengde

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

derfra til et punkt 18 ° 00 ' sydlig bredde - 147 ° 00 ' østlig lengde

derfra til et punkt 21 ° 00 ' sydlig bredde - 153 ° 00 ' østlig lengde

derfra til et punkt på kysten av Australia 24 ° 42 ' sydlig bredde - 153 ° 15 ' østlig lengde.

c) *Spesielt område*: Betyr et havområde hvor det av anerkjente tekniske årsaker i relasjon til dets oseanografiske og økologiske forhold og dets spesielle typer trafikk er nødvendig å vedta spesielle obligatoriske metoder for hindring av søppelforurensning av sjøen. Spesielle områder skal inkludere de som er nevnt i § 5-5 i dette kapittel.

§ 5-3. Tømming av søppel utenfor spesielle områder

(1) Når ikke annet følger av bestemmelsene § 5-4, § 5-5 og § 5-6 i dette kapittel gjelder følgende:

- a) Tømming i sjøen av alle former for plast, inklusive men ikke begrenset til syntetisk tauverk, syntetiske fiskegarn og søppelposer av plast, er forbudt.
- b) Tømming i sjøen av søppel som nevnt nedenfor, skal foretas så langt som mulig fra nærmeste land, men er i alle tilfelle forbudt dersom avstanden til nærmeste land er mindre enn:

- 1. 25 nautiske mil for dunnasje, forings- og pakningsmaterialer som flyter,
- 2. 12 nautiske mil for matavfall og all annen søppel inklusive papirprodukter, filler, glass, metall, flasker, steintøy og lignende avfall.

c) Tømming i sjøen av søppel, spesifisert under bokstav b punkt 2, kan tillates når det har gått gjennom et oppmalingsapparat eller kvern, og når tømming skjer så langt som praktisk mulig fra nærmeste land, men er i alle tilfelle forbudt dersom avstanden til nærmeste land er mindre enn 3 nautiske mil. Slik oppmalt eller knust søppel skal kunne passere gjennom et nett hvis åpninger ikke er større enn 25 millimeter.

(2) Når søppelet er blandet med annet avfall som er underlagt forskjellige krav til tømming eller utslipp, skal det strengeste krav komme til anvendelse.

(3) Det skal føres søppeldagbok¹ som bestemt i forskrift om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger.

0 Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 913 (i kraft 1 juli 2003).

1 Se forskrift av 15 september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger § 13 og § 15 sjetten ledd bokstav i.

§ 5-4. Spesielle krav til tømming av søppel

(1) Når ikke annet følger av 2. ledd, er det forbudt å tømme de stoffer som omfattes av dette kapittel fra skip, når de ligger langs siden av eller innenfor 500 meter fra faste eller flyttbare plattformer som er beskjeftiget i undersøkelse, utvinning og tilknyttede bearbeidingsprosesser til havs av mineralforekomster på havbunnen.

(2) Tømming i sjøen av matavfall kan tillates når det har gått gjennom et oppmalingsapparat eller en kvern, fra skip som befinner seg langs siden av eller innenfor 500 meter fra faste eller flyttbare plattformer og som er mer enn 12 nautiske mil fra land. Slikt oppmalt eller knust matavfall skal kunne passere gjennom et nett hvis åpninger ikke er større enn 25 mm.

§ 5-5. Tømming av søppel i spesielle områder

(1) Med spesielle områder menes i dette kapittel Middelhavsområdet, Østersjøområdet, Svartehavsområdet, Rødehavsområdet, Gulfoområdet, Nordsjøområdet, Antarktisområdet og Den storkaribiske region, inkludert Mexicogulfen og Det karibiske hav, som er definert som følger:

- a) Middelhavsområdet omfatter selve Middelhavet inklusive dets bukter og sjøer med grensen mellom Middelhavet og Svartehavet representert ved den 41. nordlige breddegrad og avgrenset i vest ved Gibraltarstredet og lengdegraden 5 ° 36 ' vest.
- b) Østersjøområdet omfatter selve Østersjøen med den Botniske Bukt, Finskebukten og inngangen til Østersjøen avgrenset av breddegraden ved Skagen i Skagerrak ved 57 ° 44 ' 8 " N.

- c) Svartehavsområdet omfatter selve Svartehavet med grense mellom Middelhavet og Svartehavet representert ved breddegraden 41° N.
- d) Rødehavsområdet omfatter selve Rødehavet inklusive Suezbukten og Akababukten avgrenset i sør ved kompasslinjen med Ras si Ane ($12^{\circ} 8,5'$, $43^{\circ} 19,6'$) og Husn Murad ($12^{\circ} 40,4'$ N, $42^{\circ} 30,2'$ Ø).
- e) Gulf-området (Den Persiske Bukt) omfatter havområdet nord-vest om kompasslinjen mellom Ras al Hadd ($22^{\circ} 30'$ N, $59^{\circ} 48'$ Ø) og Ras al Fasteh ($25^{\circ} 04'$ N, $61^{\circ} 25'$ Ø).
- f) Nordsjøområdet omfatter selve Nordsjøen, innenfor grensene for havområdet sør for 62° N og øst for 4° V, Skagerrak, den sydlige grense øst for Skagen ved $57^{\circ} 44,8'$ N og Den engelske kanal øst for 5° V og nord for $48^{\circ} 30'$ N.
- g) Antarktisområdet omfatter havområdet syd for 60° S.
- h) Den storkaribiske region betyr Den mexikanske gulf og selve Det karibiske hav, inkludert dets bukter og sjøer og den delen av Atlanterhavet som er innenfor grensene ved 30° N fra Florida og østover til $77^{\circ} 30'$ V, derfra en rett linje videre til skjæringspunktet mellom 20° N og 59° V, derfra en rett linje videre til skjæringspunktet mellom $7^{\circ} 20'$ N og 50° V, derfra en rett linje videre sydvest til den østlige grense av Fransk Guiana.

(2) Det er forbudt å tømme følgende i sjøen:

- a) All plast, deriblant syntetisk tauverk, syntetiske fiskegarn og søppelposer av plast.
- b) Alt annet søppel, unntatt matavfall.

(3) Tømming av matavfall i sjøen skal foregå så langt fra land som praktisk mulig, men i alle tilfelle ikke mindre enn 12 nautiske mil fra nærmeste land.

(4) I Den storkaribiske region, kan tømming av matavfall som har gått gjennom et oppmalingsapparat eller en kvern, foregå innenfor 12 nautiske mil, dersom avstanden til nærmeste land er minst 3 nautiske mil. Slikt oppmalt eller knust matavfall skal kunne passere gjennom et nett hvis åpninger ikke er større enn 25 millimeter.

(5) Alle skip som skal inn i Antarktisområdet skal ha tilstrekkelig kapasitet til å oppbevare søppel som produseres om bord mens skipet opererer i området og ha arrangementer for overføring av slikt søppel til mottakeranlegg.

(6) Når søppelet er blandet med annet avfall som er underlagt andre krav til tømming eller utslipp, skal de strengeste krav komme til anvendelse.

§ 5-6. Unntak

Reglene i § 5-3, § 5-4 og § 5-5 i dette kapittel skal ikke komme til anvendelse ved:

- a) Tømming av søppel fra et skip som er nødvendig av hensyn til skipets og de ombordværendes sikkerhet eller for å redde liv til sjøs, eller
- b) utslipp av søppel som oppstår ved skade på et skip eller dets utstyr, forutsatt at alle rimelige forholdsregler er blitt tatt før og etter at skaden inntraff, for å forhindre eller begrense utslippet til det minst mulige, eller
- c) Utilsiktet tap av syntetiske fiskegarn, forutsatt at alle rimelige forholdsregler er blitt tatt for å forhindre slike tap.

§ 5-7. (Opphevet ved forskrift 30 juni 2003 nr. 913, i kraft 1 juli 2003).

Kapittel 6. Regler om hindring av luftforurensning fra skip

0 Kapitlet tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

Del I. Innledende bestemmelser

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

§ 6-1. Formål

Dette kapittels formål er å verne det ytre miljø fra forurensning og redusere utslipp av forurensende stoffer fra skip ved å stille krav om utslippsgrenser av ozonreduserende stoffer, nitrogenoksider, svoveloksider og flyktige organiske forbindelser fra skip.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

§ 6-2. Virkeområde

(1) Bestemmelsene i kapitlet her gjelder for alle norske skip og utenlandske skip i norsk territorialfarvann og i norsk økonomisk sone med mindre annet er uttrykkelig fastsatt.

(2) Reglene i dette kapittel skal ikke gjelde for:

- (a) utslipp som er nødvendig for å ivareta sikkerheten til et skip eller berge liv til sjøs, eller
- (b) utslipp som følge av skade på skip eller skipsutstyr dersom alle rimelige forholdsregler har blitt tatt etter at skaden inntraff eller utslippet ble oppdaget, for å unngå eller begrense utslippet mest mulig.

(3) Bestemmelsene i § 6-14 gjelder også leverandører av drivstoff til skip som omfattes av dette kapittel.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119, endret ved forskrift 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006).

§ 6-3. Plikter

Reder, fører og leverandør av drivstoff skal sørge for at bestemmelsene i dette kapittel blir fulgt, slik det fremgår av den enkelte paragraf.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119, endret ved forskrift 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006).

§ 6-4. Definisjoner

I dette kapittel betyr:

- (a) *Drivstoff*: Marint drivstoff.
- (b) *Flyttbar innretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsförekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumsförekomster.
- (c) *Forbrenning om bord*: Forbrenning om bord på et skip av avfall eller annet materiale som har blitt produsert under normal drift av skipet.
- (d) *Forbrenningsanlegg om bord*: Et anlegg om bord som hovedsakelig er ment til forbrenning.
- (e) *IMO*: Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.
- (f) *Kontinuerlig mating*: Den prosess der avfall mates inn i et forbrenningskammer uten menneskelig medvirkning mens forbrenningsanlegget er i normal driftstilstand og driftstemperaturen i forbrenningskammeret er på mellom 850 ° C og 1200 ° C.
- (g) *Konvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med tilleggsprotokoll av 1978 og senere tilføyelser og endringer, inkludert omforente fortolkninger, bilag og supplementer (MARPOL 73/78).
- (h) *Marint drivstoff*: Ethvert petroleumsbasert flytende drivstoff beregnet på bruk om bord på fartøy, inkludert de drivstoff som er definert i ISO 8217.
- (i) *Marin dieselolje*: Ethvert marint drivstoff som har viskositet og tetthet som faller innenfor grensene for viskositet og tetthet definert for DMB- eller DMC-kvalitet i tabell I i ISO 8217.
- (j) *Marin gassolje*: Ethvert marint drivstoff som har viskositet og tetthet som faller innenfor grensene for viskositet og tetthet definert for DMX- eller DMA-kvalitet i tabell I i ISO 8217.
- (k) *Norsk innenriks fart*: Skip som frakter last eller passasjerer mellom norske havner.

(l) *NO_x-koden*: Det tekniske regelverk om kontroll av utslipp av nitrogenoksider fra marine dieselmotorer av 1997, med senere endringer.

(m) *Nye installasjoner*: I forhold til § 6-6 i dette kapittel, betyr installasjon av systemer, utstyr, herunder nye bærbare brannslukkere, isoleringsmateriale eller annet materiale på et skip etter den dato da forskriften trer i kraft, med unntak av reparasjon eller påfylling av tidligere installerte systemer, utstyr, isoleringsmateriale eller annet materiale, eller påfylling av bærbare brannslukkere.

(n) *Nytt skip*: Et skip hvis kjøp blir strukket eller som befinner seg på et tilsvarende byggetrinn, på eller etter 1. januar 2000.

(o) *Oljeslam*: Slam fra brenn- eller smøreoljeseparatorer, brukt smøreolje fra hoved- eller hjelpemotorer, eller avfallsolje fra slagvannsseparatorer, oljefiltreringsutstyr eller dryppskåler.

(p) *Ozonnedbrytende stoffer*: Kontrollerte stoffer definert i artikkel 1 nr. 4 i Montrealprotokollen om stoffer som bryter ned ozonlaget, 1987, oppført i vedlegg A, B, C eller E til ovennevnte protokoll i kraft på tidspunktet for ikrafttreddelsen av denne forskrift. Ozonnedbrytende stoffer som kan finnes om bord på skip, omfatter, men er ikke begrenset til:

- i) halon 1211 bromklordifluormetan
- ii) halon 1301 bromtrifluormetan
- iii) halon 2402 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (også kalt halon 114B2)
- iv) KFK-11 triklorfluormetan
- v) KFK-12 diklordifluormetan
- vi) KFK-113 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan
- vii) KFK-114 1,2-diklor-1,1,2,2-tetrafluoretan
- viii) KFK-115 klorfluoran
- ix) HKFK hydroklorfluorkarboner.

(q) *Passasjerskip*: Skip som har sertifikat i henhold til bestemmelsene i åttende kapittel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v.

(r) *Protokollen av 1997*: Protokollen av 1997 om endring av Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med senere endringer (MARPOL 73/78).

(s) *Rutefart*: En rekke overfarter med skip som seiler mellom to eller flere havner eller en rekke overfarter med skip som seiler fra og til samme havn uten mellomliggende anløp, enten

- 1) etter en offentliggjort ruteplan, eller
- 2) med så regelmessige eller hyppige overfarter at de får en klart systematisk karakter.

(t) *Skip*: Ethvert fartøy, herunder lektere, flyttbare innretninger og fritidsfartøy.

(u) *Særlig område for begrenset SO_x-utslipp*: Et område som det er nødvendig å vedta særlige obligatoriske tiltak for med hensyn til SO_x-utslipp fra skip, for å hindre, redusere og kontrollere luftforurensningen fra SO_x og de skadevirkninger denne har på land- og sjøområder. Områdene for kontroll av SO_x-utslipp skal omfatte de som er oppført i § 6-10 i dette kapittel.

(v) *Tankskip*: Oljetankskip som er bygget eller innrettet for primært å føre olje i bulk i lasterommene som definert i Konvensjonens regel 1(4) i vedlegg I, samt kombinasjonsskip og ethvert kjemikalieskip som definert i Konvensjonens regel 1(1) i vedlegg II som er bygget eller innrettet for primært å føre last av skadelige, flytende stoffer i bulk som last eller del av last.

(w) *Tilsvarende byggetrinn*: Det tidspunkt da

- i) byggingen av en konstruksjon som kan identifiseres med et særskilt skip, begynner, og
- ii) monteringen av vedkommende skip er påbegynt og omfatter minst femti tonn eller én prosent av den anslåtte mengde av alt byggemateriale, avhengig av hva som er lavest.

(x) *Utslipp*: Enhver frigivelse av stoffer som er underlagt kontroll etter dette kapittel, fra skip til atmosfæren eller sjøen.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119, endret ved forskrift 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006).

§ 6-5. Flyttbare innretninger

(1) Flyttbare innretninger skal oppfylle kravene i dette kapittel, med unntak for tilfeller som nevnt i 2. og 3. ledd.

(2) Utslipp som direkte følge av utforsking, utnyttning og tilknyttet viderebehandling til havs av mineralressurser på havbunnen er unntatt fra bestemmelsene i dette kapittel. Slike utslipp omfatter følgende:

(a) utslipp som oppstår ved forbrenning av stoffer som ene og alene er en direkte følge av utforsking, utnyttning og tilknyttet viderebehandling til havs av mineralressurser på havbunnen, herunder, men ikke begrenset til, gassavbrenning av hydrokarboner og brenning av borekaks, boreslam og/eller stimuleringsvæsker under brønnkomplettering og prøvingsoperasjoner, og gassavbrenning som følge av unormale forhold,

(b) frigivelse av gasser og flyktige forbindelser innblandet i borevæsker og borekaks,

(c) utslipp forbundet ene og alene og direkte med behandling, håndtering eller lagring av havbunnsmineraler, og

(d) utslipp fra dieselmotorer som benyttes bare til utforsking, utnyttning og tilknyttet viderebehandling til havs av mineralressurser på havbunnen.

(3) Kravene i § 6-14 i dette kapittel skal ikke gjelde for bruk av hydrokarboner som produseres og deretter brukes på stedet som brennstoff.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

Del 2. Utslippskrav

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

§ 6-6. Ozonreduserende stoffer

(1) Alle praktiske gjennomførbare forebyggingsiltak skal treffes for å hindre og begrense utslipp av ozonreduserende stoffer. Med unntak av de tilfeller som nevnes i § 6-2 annet ledd, er utslipp av ozonreduserende stoffer forbudt. Dette omfatter utslipp som oppstår ved vedlikehold, ettersyn, reparasjoner eller fjerning av systemer eller utstyr. Minimale utslipp i forbindelse med gjenvinning eller resirkulering av et ozonreduserende stoff er likevel ikke omfattet.

(2) Nye installasjoner som inneholder ozonreduserende stoffer, skal være forbudt på alle skip. Nye installasjoner som inneholder hydroklorfluorkarboner (HKFK), er likevel tillatt fram til 1. januar 2020.

(3) Stoffer som er nevnt i denne paragraf samt utstyr som inneholder slike stoffer, skal leveres til hensiktsmessige mottaksanlegg etter at de er fjernet fra skipet.

(4) Kravene i denne bestemmelse er ikke til hinder for at kapittel 6 i forskrift 1. juni 2004 nr. 922 om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) kommer til anvendelse.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

§ 6-7. Nitrogenoksider (NO_x)

(1)

(a) Denne paragraf omfatter:

- (i) enhver dieselmotor som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som er installert på nye skip, og
- (ii) enhver dieselmotor som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble vesentlig ombygd 1. januar 2000 eller senere.

(b) Denne paragraf omfatter ikke:

- (i) dieselmotorer til bruk i nødstilfelle, motorer installert i livbåter, og innretninger eller utstyr som er ment å skulle benyttes bare i nødstilfelle, og
- (ii) motorer installert på skip som kun går i norsk innenriks fart, dersom motorene omfattes av et alternativt kontrolltiltak mot NO_x fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

(c) Med unntak av denne paragrafs første ledd bokstav (a) kan Sjøfartsdirektoratet tillate at denne paragraf ikke anvendes på dieselmotorer som er installert på norske skip som er bygget eller ble vesentlig ombygget før datoen for denne forskrifts ikrafttredelse, såfremt skipet kun foretar reiser mellom norske havner.

(2)

(a) Med vesentlig ombygging menes i denne paragraf en endring av motoren der:

- (i) motoren skiftes ut med en ny motor bygget 1. januar 2000 eller senere, eller
- (ii) det gjøres en betydelig endring av motoren, slik dette er definert i NO_x -koden, eller
- (iii) motorens høyeste kontinuerlige effekt økes med mer enn 10%.

(b) Utslipp av NO_x som følge av endringene nevnt under bokstav (a) ovenfor, skal være godkjent og kunne dokumenteres i samsvar med NO_x -koden.

(3)

(a) Bruk av dieselmotorer som nevnt i denne paragraf er forbudt, med mindre de omfattes av unntakene i § 6-2, eller at utslippet av nitrogenoksider fra motoren (beregnet som totalvekten av NO₂ -utslipp) ligger innenfor følgende grenseverdier:

- (i) 17,0 g/kWh når n er mindre enn 130 o/min
 - (ii) $45,0 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh når n er 130 eller mer, men mindre enn 2000 o/min
 - (iii) 9,8 g/kWh når n er 2000 o/min eller mer
- der n = nominelt turtall (veivakselomdreininger per minutt).

Ved bruk av drivstoff som består av blandinger av hydrokarboner avledet ved raffinering av olje, skal prøvemeter og målemeter være i samsvar med NO_x -koden samtidig som det tas hensyn til prøvesyklusene og vektfaktorene som nevnt i vedlegg C II til denne forskrift.

(b) Kravene i dette ledds bokstav (a) gjelder likevel ikke når:

- (i) motoren har et eksosrenseanlegg som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger i henhold til NO_x -koden, og utslippet av NO_x om bord reduseres så mye at det ligger innenfor grenseverdiene fastsatt i dette ledds bokstav (a), eller
- (ii) det benyttes en tilsvarende metode som er godkjent i henhold til de til enhver tid gjeldende retningslinjer som skal utarbeides av IMO, og utslippet av NO_x om bord reduseres så mye at det ligger innenfor grenseverdiene fastsatt i dette ledds bokstav (a).

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

§ 6-8. NO_x -krav for skip i norsk innenriks fart

(Ikke bestemt)

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

§ 6-9. Svoveloksider (SO_x)

(1) Svovelinnholdet i marint drivstoff skal aldri overstige 4,50 vektprosent.

(2) Svovelinnholdet i marin gassolje skal ikke overstige 0,20 vektprosent frem til 1. januar 2008, og skal ikke overstige 0,10 vektprosent fra og med 1. januar 2008.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119, endret ved forskrift 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006).

§ 6-10. Særlige områder for begrenset SO_x -utslipp og utslipp fra passasjerskip i norsk territorialfarvann eller økonomisk sone

(1) Følgende områder skal regnes som særlige områder for begrenset SO_x -utslipp:

- (a) Fra 19. mai 2006 i Østersjøområdet, slik dette er definert i Konvensjonens vedlegg I, regel 10(1)(b),
- (b) fra 11. august 2007 i Nordsjøområdet, slik dette er definert i Konvensjonens vedlegg V, regel 5(1)(f), og
- (c) ethvert annet sjøområde, herunder havneområder, som er utpekt av IMO i samsvar med kriterier og fremgangsmåter for utpeking av særlige områder for begrenset SO_x -utslipp med hensyn til hindring av luftforurensing fra skip.

(2) Når skip befinner seg i et særlig område for begrenset SO_x -utslipp, eller når passasjerskip går i rutefart til eller fra havner i EØS-området og befinner seg i norsk territorialfarvann eller økonomisk sone, må minst ett av følgende vilkår være oppfylt:

- (a) svovelinnholdet i drivstoffet skal ikke overstige 1,50 vektprosent,
- (b) det benyttes et eksosreanseanlegg som er godkjent av administrasjonen i henhold til retningslinjer som skal utarbeides av IMO, og det totale utslipp av svoveloksider fra skip, herunder både hjelpemotorer og hovedframdriftsmotorer, reduseres til 6,0 g SO_x /kWh eller mindre, beregnet som totalvekten av svoveldioksidutslippet. Avfallsstrømmer fra bruk av slikt utstyr skal ikke slippes ut i lukkede havneområder, havner eller elvemunninger. Dette gjelder ikke dersom skipet kan framlegge utførlig dokumentasjon på at disse avfallsstrømmene ikke har noen uheldig virkning på økosystemene i slike lukkede havneområder, havner eller elvemunninger på grunnlag av kriterier som myndighetene i havnestaten har oversendt IMO. IMO skal oversende kriteriene til alle parter i konvensjonen, eller
- (c) det benyttes en annen teknisk metode som kan verifiseres og håndheves, og utslippene av SO_x begrenses til et nivå som tilsvarer det som er nevnt under dette ledds bokstav (b). Disse metodene skal godkjennes av administrasjonen i henhold til retningslinjer som skal utarbeides av IMO.

(3) Svovelinnholdet i drivstoffet nevnt i § 6-9 og bokstav (a) i annet ledd i denne paragraf skal dokumenteres av leverandøren i henhold til kravene i § 6-14.

(4) Skip som benytter ulike marine drivstoffer for å etterkomme kravene i annet ledds bokstav (a), skal la det gå tilstrekkelig tid til at drivstoffsystemet blir helt fritt for alt drivstoff med et svovelinnhold på mer enn 1,50 vektprosent, før de går inn i et særskilt område for begrenset SO_x -utslipp. Mengden av drivstoff med lavt svovelinnhold (dvs. 1,50 vektprosent eller mindre) i hver tank samt dato, klokkeslett og skipets posisjon når skiftet av drivstoff er gjennomført, skal føres i skipets maskindagbok.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119, endret ved forskrift 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006).

§ 6-10a. Svovelinnhold i drivstoff som brukes ved kai

Svovelinnholdet i drivstoff som brukes av fartøy når det ligger ved kai, skal fra 1. januar 2010 ikke overstige 0,10 vektprosent. Bytte av drivstoff skal skje så raskt som praktisk mulig og byttet skal loggføres i fartøyets maskindagbok. Hvis planlagt opphold ved kai i henhold til publisert rutetabell er mindre enn to timer, er drivstoffskifte ikke nødvendig.

0 Tilføyd ved forskrift 10 aug 2006 nr. 965.

§ 6-11. Flyktige organiske forbindelser

(Ikke bestemt)

§ 6-12. Forbrenning om bord

(1) Forbrenning om bord skal kun skje i forbrenningsanlegg. Dette gjelder likevel ikke forbrenning av avfall som omhandlet i fjerde ledd.

(2) Ethvert forbrenningsanlegg som er installert om bord på et skip 1. januar 2000 eller senere, skal oppfylle kravene i vedlegg C III til denne forskrift. Hvert forbrenningsanlegg skal være godkjent med hensyn til standardspesifikasjonene for forbrenningsanlegg på skip utarbeidet av IMO.*

Dette gjelder likevel ikke for forbrenningsanlegg som før denne forskrifts ikrafttrede er installert om bord på et norsk skip som går i innenriks fart.

(3) Forbrenning om bord av følgende stoffer er forbudt:

- (a) lasterester nevnt i konvensjonens vedlegg I, II og III og tilhørende forurensset emballasje,
- (b) polyklorerte bifenyler (PCB-er),
- (c) søppel, som definert i konvensjonens vedlegg V, som inneholder mer enn spor av tungmetaller, og
- (d) raffinerte petroleumsprodukter som inneholder halogenforbindelser.

(4) Forbrenning om bord av kloakk- og oljeslam som produseres under skipets normale drift, kan også finne sted i hoved- eller hjelpekraftanlegget eller -kjelene. Slik forbrenning skal ikke finne sted i havneområder, havner eller elvemunninger.

(5) Forbrenning om bord av polyvinylklorider (PVC-er) er forbudt, unntatt i forbrenningsanlegg om bord som det er utstedt IMO-typegodkjenningssertifikat for.

(6) Alle skip med forbrenningsanlegg som omfattes av denne paragraf, skal ha en driftshåndbok fra produsenten, som beskriver hvordan forbrenningsanlegget skal betjenes for at det skal overholde grenseverdiene fastsatt i punkt 2 i vedlegg C III til denne forskrift.

(7) Personer med ansvar for drift av forbrenningsanlegg skal gis tilstrekkelig opplæring og skal kunne utføre instruksene gitt i driftshåndboka fra produsenten.

(8) Utløpstemperaturen til røykgassen fra forbrenningen skal overvåkes kontinuerlig, og avfall skal ikke mates inn i et kontinuerlig matet forbrenningsanlegg om bord dersom temperaturen er under minstemperaturen på 850 ° C. For satsvis matede forbrenningsanlegg om bord skal enheten være utformet slik at temperaturen i forbrenningskammeret skal komme opp i 600 ° C innen fem minutter etter oppstart.

(9) Intet i denne paragraf skal være til hinder for utvikling, installering og drift av andre former for innretninger for termisk avfallsbehandling om bord dersom de oppfyller eller overgår kravene som er fastsatt her.

* Det vises til resolusjon MEPC.76(40), «Standard specification for shipboard incinerators» (Standardspesifikasjon for forbrenningsanlegg på skip).

§ 6-13. Levering av avfall

Avfall som inneholder ozonreduserende stoffer eller avfall fra rensing av eksosgasser og lignende, eller avfall fra forbrenning etter § 6-12 skal leveres til havner som mottar slikt avfall i henhold til kapittel 20 i forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften).

Del 3. Kvaliteten på drivstoff

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119, endret ved forskrift 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006).

§ 6-14. Marine drivstoffkvalitet

(1) Drivstoff til forbrenningsformål levert til og brukt om bord på skip som omfattes av dette kapittel, skal oppfylle følgende krav:

(a) med mindre annet er fastsatt under bokstav (b):

(i) drivstoffet skal bestå av blandinger av hydrokarboner avledet ved raffinering av olje. Dette skal ikke utelukke innblanding av små mengder tilsetningsstoffer som er ment å skulle forbedre enkelte ytelsesaspekter,

(ii) drivstoffet skal være fritt for uorganiske syrer,

(iii) drivstoffet skal ikke inneholde tilsatte stoffer eller kjemisk avfall som enten:

(1) setter skipets sikkerhet i fare eller påvirker motorytelsen negativt, eller

(2) er skadelig for personalet, eller

(3) bidrar allment til mer luftforurensning, og

(b) drivstoff til forbrenningsformål avledet ved andre metoder enn raffinering av olje skal ikke:

(i) ha et høyere svovelinnhold enn det som er fastsatt i § 6-9 og § 6-10 i dette kapittel,

(ii) føre til at en motor overstiger utslippsgrensene for NO_x fastsatt i § 6-7, 3. ledd bokstav (a) i dette kapittel,

(iii) inneholde uorganiske syrer, og

(iv)

(1) sette skipets sikkerhet i fare eller påvirke motorytelsen negativt, eller

(2) være skadelig for personalet, eller

(3) bidra allment til mer luftforurensning.

(2) For hvert skip med en bruttotonnasje på 400 og derover, og som omfattes av § 6-15 og § 6-16 i dette kapittel, skal nærmere opplysninger om drivstoff til forbrenningsformål levert til og brukt om bord på skipet, spesifiseres av leverandøren på en leveringsseddel for drivstoff som minst skal inneholde de opplysningene som er angitt i vedlegg C IV til denne forskrift.

(3) Leveringsseddelen for drivstoff skal oppbevares om bord på skipet på et slikt sted at det er lett tilgjengelig for kontroll på ethvert rimelig tidspunkt. Det skal oppbevares i tre år etter at drivstoffet er levert om bord.

(4) Det skal kunne foretas kontroll av leveringssedlene for drivstoff om bord på ethvert skip som omfattes av denne forskrift mens skipet befinner seg i norsk havn. Det skal kunne tas kopi av enhver leveringsseddel og kreves at skipets fører eller ansvarshavende bekrefter at hver kopi er en rett kopi av vedkommende leveringsseddel for drivstoff. Innholdet i enhver seddel skal etter samråd med utsteder av seddelen kunne verifiseres.

(5) Leveringsseddelen for drivstoff skal følges av en representativ prøve av drivstoffet som er levert, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av IMO.* Prøven skal forsegles og signeres av leverandørens representant og føreren eller ansvarshavende offiser for drivstoffoperasjonen ved avslutning av bunkringsoperasjonen og oppbevares under skipets kontroll til drivstoffet i det alt vesentligste er forbrukt, og i alle tilfeller i minst tolv måneder fra leveringstidspunktet. For marin gassolje solgt i Norge til skip i innenriks fart kreves det likevel ikke at det skal tas prøve av den leverte oljen.

(6) Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, skal føre et register over lokale leverandører av drivstoff.

(7) Lokale leverandører skal kunne framlegge leveringsseddelen for drivstoffet som kreves etter denne paragraf, med bekreftelse fra leverandøren av drivstoff på at drivstoffet oppfyller kravene i denne paragraf, samt § 6-9 og § 6-10 i dette kapittel. En kopi av leveringsseddelen

for drivstoff skal oppbevares av den lokale leverandør i minst tre år for kontroll og verifisering av havnestaten.

(8) Denne paragraf gjelder ikke for kull i fast form eller kjernebrensel.

* Det vises til resolusjon MEPC.96(47) - Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with Annex VI of MARPOL 73/78.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119, endret ved forskrift 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006).

Del 4. Tilsyn

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

§ 6-15. Besiktelse og kontroll

(1) Ethvert skip med en bruttotonnasje på 400 eller mer og enhver flyttbar innretning skal være underlagt besiktelsene fastsatt nedenfor:

(a) en førstegangsbesiktelse før skipet blir satt i fart eller før det sertifikat som kreves i henhold til § 6-16 i dette kapittel blir utstedt for første gang. Denne besiktelsen skal være slik at den gir sikkerhet for at utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialene fullt ut oppfyller gjeldende krav i dette kapittel,

(b) periodiske besiktelser med mellomrom som fastsatt av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, men som ikke må overstige fem år, som skal være slik at de gir sikkerhet for at utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialene fullt ut oppfyller kravene i dette kapittel, og

(c) minst én mellombesiktelse i løpet av sertifikatets gyldighetsperiode som skal være slik at den gir sikkerhet for at utstyret og arrangementene fullt ut oppfyller kravene i dette kapittel og er i god driftsmessig stand. I de tilfeller der det foretas bare én besiktelse i løpet av et sertifikats gyldighetsperiode, og der sertifikatets gyldighetsperiode er over to og et halvt år, skal denne foretas tidligst seks måneder før den dato da sertifikatets gyldighetsperiode er halvveis utløpt, og ikke senere enn seks måneder etter. Det skal gjøres påtegning om slike mellombesiktelser på det sertifikat som er utstedt i samsvar med § 6-16 i denne forskrift.

(2) Sjøfartsdirektoratet kan treffe egnede kontrolltiltak for skip med en bruttotonnasje under 400 for å sikre at gjeldende bestemmelser i dette kapittel blir fulgt.

(3) Besiktelsen av motorer og utstyr med hensyn til om de etterlever § 6-7 i dette kapittel skal utføres i samsvar med NO_x -koden.

(4) Dersom det fastslås at utstyret ikke svarer til beskrivelsen i sertifikatet, kan Sjøfartsdirektoratet forlange at dette rettes. Dersom dette ikke skjer, kan Sjøfartsdirektoratet inndra sertifikatet eller holde skipet tilbake til retting har skjedd.

(5) Utstyret skal vedlikeholdes slik at det oppfyller bestemmelsene i dette kapittel, og det skal ikke foretas noen endringer i utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene eller materialene som omfattes av besiktelsen, uten godkjenning. Direkte utskiftning av slikt utstyr og tilbehør med utstyr og tilbehør som oppfyller bestemmelsene i dette kapittel, er tillatt.

(6) Dersom et skip blir utsatt for en ulykke eller det oppdages en feil som i vesentlig grad berører effektiviteten eller fullstendigheten av skipets utstyr som omfattes av dette kapittel, skal fører eller reder ved første anledning underrette Sjøfartsdirektoratet eller den det har bemyndiget.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

§ 6-16. Utstedelse av internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP-sertifikat)

(1) Etter besiktelse i samsvar med bestemmelsene i § 6-15 skal det utstedes et internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP-sertifikat) til ethvert skip med en bruttotonnasje på 400 eller derover og enhver flyttbar innretning.

(2) Til skip bygget før ikrafttredelsesdatoen for dette kapittel skal det utstedes et IAPP-sertifikat i samsvar med første ledd senest ved første planlagte tørrdokking etter at dette kapittel har trådt i kraft, men ikke i noe tilfelle senere enn tre år etter at dette kapittel har trådt i kraft.

(3) IAPP-sertifikatet utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

§ 6-17. Sertifikatets varighet og gyldighet

(1) IAPP-sertifikatet skal utstedes for et tidsrom av fem år av gangen.

(2) Gyldighetsperioden for det internasjonale sertifikat for hindring av luftforurensning kan ikke forlenges utover denne femårsperioden, med mindre annet er fastsatt i tredje ledd.

(3) Dersom skipet på det tidspunkt IAPP-sertifikatet utløper ikke befinner seg i en norsk havn, eller i den havn som det var planen å besiktes i, kan Sjøfartsdirektoratet forlenge sertifikatets gyldighetstid med inntil fem måneder. En slik forlengelse innvilges kun for å gi skipet mulighet til å fullføre reisen til den havn besiktelse vil bli utført i.

(4) Et IAPP-sertifikat skal ikke lenger være gyldig:

(a) dersom kontroller og besiktelser ikke blir foretatt innen de tidsrom som er fastsatt i § 6-15,

(b) dersom det uten uttrykkelig godkjenning fra Sjøfartsdirektoratet er gjort vesentlige endringer i utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer eller materiale som omfattes av dette kapittel. Dette gjelder allikevel ikke ved direkte utskiftning av slikt utstyr eller tilbehør med utstyr eller tilbehør som oppfyller kravene i dette kapittel. Med hensyn til § 6-7 skal vesentlig endring omfatte enhver endring eller justering av en dieselmotors system, tilbehør eller arrangement som fører til at nitrogenoksidgrensene for motoren ikke lenger overholdes, eller

(c) dersom skipet overføres til en annen stats flagg.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

Kapittel 7. Avsluttende bestemmelser

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere kapittel 6).

§ 7-1. Retten til å seile under norsk flagg

Skip som ikke har om bord sertifikat det etter denne forskrift er pålagt å ha om bord, får ikke seile under norsk flagg.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-1).

§ 7-2. Tilbakehold mv.

(1) Tilsynet kan i forbindelse med kontrollen med disse forskrifter beslutte at skip som:

a) ikke har gyldig sertifikat om bord påbudt i denne forskrift, eller

b) har foretatt utslipp i strid med denne forskrift, eller

c) ikke tilfredsstiller de krav til konstruksjon og utrustning som er fastsatt i denne forskrift, og hvor det er skjellig grunn til mistanke om at skipet representerer en uforsvarlig risiko for skade på det marine miljø,

skal holdes tilbake, bortvises, flyttes, gå til havn, benytte en spesielle led, losses e.l. inntil det konstateres at skipet ikke lenger representerer en slik risiko.

(2) Sjødyktighetslovens § 24 - § 33 får tilsvarende anvendelse på vedtak etter første ledd.

(3) Vedtak truffet etter denne paragraf skal straks meddeles Sjøfartsdirektoratet. Skipets fører og reder skal straks underrettes skriftlig om vedtaket og om grunnen for det. Gjelder vedtaket utenlandsk skip, skal Sjøfartsdirektoratet gi skriftlig underretning om avgjørelsen og om grunnen til at vedtaket ble ansett nødvendig til konsulen eller den diplomatiske representant for den stat hvis flagg skipet fører. Vedtaket skal dessuten meddeles politi-, toll- og losmyndighetene.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-2).

§ 7-3. Etterforskning

Bestemmelsene i sjødyktighetslovens tredje kapittel får tilsvarende anvendelse for etterforskning av overtredelser av denne forskrift.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-3).

§ 7-4. Undersøkelser ved overtredelser

Ved skjellig grunn til mistanke om overtredelse av denne forskrift, kan skip stanses eller bordes for undersøkelse. Ved slik undersøkelse kan prøver tas, bl.a. av last, ballast, bunkers samt av innholdet i lensebrønner og oppsamlingstanker.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-4).

§ 7-5. Midlertidige inngrep til sikring av formuestraff

(1) Ved overtredelse av denne forskrift eller enkeltvedtak gitt i medhold av den, kan påtalemyndigheten til sikring av formuestraff beslutte skipet holdt tilbake.

(2) Ved overtredelse av bestemmelsene i denne forskrift, kan påtalemyndigheten beslutte skipet oppbrakt.

(3) Beslutning om oppbringelse og tilbakehold etter første og annet ledd skal innen 24 timer bringes inn for retten, som avgjør om det skal foretas hefte etter reglene i § 6-7, eller om skipet skal frigis. Ender fristen på lørdag, helgedag, eller dag som etter lovgivningen er likestilt med helgedag, forlenges fristen til samme klokkeslett den nærmeste følgende virkedag.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-5).

§ 7-6. Hefte

(1) For å sikre betaling av bot som antas å ville bli idømt etter § 6-10, samt saksomkostninger som antas å ville bli ilagt, kan retten på begjæring av påtalemyndigheten beslutte hefte i skipet for et bestemt beløp, når det er grunn til å frykte for at fullbyrdelsen ellers ville bli forspilt eller i vesentlig grad vanskeliggjort. Slikt hefte kan foretas selv om skipet ikke tilhører siktede.

(2) Når det er foretatt hefte i et skip, må det ikke forlate det sted hvor det ligger. Ligger skipet ikke i havn, skal beslutningen om hefte inneholde påbud om å gå til nærmere angitt sted.

(3) Hefte kan avverges ved at det stilles annen tilfredsstillende sikkerhet.

(4) Heftet faller bort når påtalemyndigheten frafaller det, eller når retten ved kjennelse beslutter det fordi grunnlaget for heftet er falt bort.

(5) For øvrig får bestemmelsene om arrest i lov av 13. august 1915 nr. 7 § 253, § 253a, annet og tredje ledd og § 254 tilsvarende anvendelse på hefte etter denne paragraf så langt de passer.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-6).

§ 7-7. Tvangsmulkt

(1) Tilsynet kan ilegge tvangsmulkt for den som ikke etterkommer pålegg gitt i medhold av denne forskrift.

(2) Ilagt tvangsmulkt kan frafalles når det finnes rimelig. Tvangsmulkten størrelse fastsettes under hensyn til hvor viktig det er at pålegget blir gjennomført og hvilke kostnader det antas å medføre.

(3) Tvangsmulken inndrives ved utpanting.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-7).

§ 7-8. Klage

Vedtak truffet i medhold av disse bestemmelser kan påklages til Miljøverndepartementet for så vidt ikke annet er bestemt.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-8).

§ 7-9. Straff

(1) Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne forskrift eller enkeltvedtak truffet i medhold av den eller som medvirker til dette straffes etter § 427 i den almindelige borgerlige straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 med bøter, eller fengsel inntil 4 måneder eller med begge deler.

(2) Fremmed skip straffes;

- a) med bøter ved overtredelse innenfor norsk sjøterritorium eller norsk økonomisk sone;
- b) på samme måte som etter første ledd ved forsettlig og alvorlig forurensning innenfor norsk sjøterritorium.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-9).

§ 7-10. Ikrafttredelse

(1) Denne forskrifts kapittel I, II og VI trer i kraft 2. oktober 1983. Fra den dato oppheves forskrift av 26. juni 1980 om forbud mot utslipp av olje eller oljeholdig blanding i sjøen fra skip m.m.

(2) Forskriftens kapittel III trer i kraft 6. april 1987.

(3) Forskriftens kapittel IV trer i kraft 16. oktober 1992.

(4) Forskriftens kapittel V trer i kraft fra 1. april 1989.

(5) Påbud og forbud i medhold av nevnte forskrifter skal fortsatt gjelde inntil de blir endret eller opphevet, såfremt de ikke står i strid med nærværende forskrift.

0 Endret ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-10).

Vedlegg A. Spesifikasjoner for konstruksjon, installasjon og drift av et «part flow» system for kontroll av overbordutslipp.

1. Formål

Formålet med disse spesifikasjoner er å gi spesifikke kriterier for konstruksjon samt krav til installasjon og drift av det «part flow» system som omtales i denne forskrifts § 2-13, 6. ledd bokstav e.

2. Anvendelse

(1) Eksisterende oljetankskip kan, i samsvar med § 2-13, 6. ledd bokstav e slippe ut skittent ballastvann og oljeforurenset vann fra lastetankområder under vannlinjen, dersom en del av mengden føres gjennom en permanent rørledning til et lett tilgjengelig sted på øvre dekk eller over, hvor utslippet kan observeres visuelt under utslippsoperasjonen, og forutsatt at

arrangementene tilfredsstillende krav som er oppstilt av Administrasjonen og som i det minste skal inneholde alle bestemmelser i disse spesifikasjoner.

(2) « Part flow » begrepet er basert på det prinsipp at observasjon av en representativ del av mengden av overbordutslippet er likeverdig til å observere hele utslippet. Disse spesifikasjoner gir detaljene for konstruksjon, installasjon og drift av et « part flow » system.

3. Generelle bestemmelser

(1) « Part flow » systemet skal være montert slik at det effektivt kan gi prøve av overbordutslippet som kan observeres under alle normale driftsforhold.

(2) « Part flow » systemet ligner på mange måter prøvetakingssystemet for et overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp, men « part flow » systemet skal ha pumpe- og rørarrangementer separate fra et slikt system, eller likeverdige, kombinerte arrangementer som kan aksepteres av Administrasjonen.

(3) Det sted hvor en del av mengden kan observeres, skal være beskyttet og lett tilgjengelig på øvre dekk eller over, og godkjent av Administrasjonen (f.eks. ved inngangen til pumperommet). Det bør tas hensyn til mulighet for effektiv kommunikasjon mellom dette stedet og kontrollposisjonen for utslippet.

(4) Prøver skal tas fra relevante deler av rørledningene for overbordutslipp og føres til observasjonsstedet gjennom et permanent rørsystem.

(5) « Part flow » systemet skal omfatte følgende komponenter:

- a) Prøvesonder;
- b) rørledninger for prøvevann;
- c) matepumpe(r) for prøver;
- d) observasjonsarrangement;
- e) arrangement for utslipp av prøver; og avhengig av diameteren på rørledningene for prøver;
- f) spylearrangement.

(6) «Part flow» systemet skal tilfredsstillende gjeldende sikkerhetskrav.

4. Systemarrangement

(1) Prøvetakingspunkter

a) Beliggenhet for prøvetakingspunkter:

- 1. Prøvetakingspunkter skal anordnes slik at relevante prøver kan tas av utslipp som tømmes gjennom utløp under vannlinjen, som benyttes til driftsutslipp.
- 2. Prøvetakingspunkter skal, så langt praktisk mulig, anbringes i de deler av rørene hvor det normalt finnes turbulent strømming.
- 3. Prøvetakingspunkter skal, så langt praktisk mulig, arrangeres på tilgjengelige steder av vertikale deler av utslippsrørledningene.

3.1. Prøvesonder:

3.1.1. Prøvesonder skal arrangeres slik at de kan trenge omtrent en fjerdedel av rørets diameter inn i røret.

3.1.2. Prøvesonder skal arrangeres slik at de lett kan trekkes ut og rengjøres.

3.1.3. « Part flow » systemet skal ha en stoppeventil montert i tilknytning til hver sonde, bortsett fra at der hvor sonden er plassert i en lasterørledning, skal to stoppeventiler monteres i serie i prøverørledningene.

3.1.4. Prøvesonder bør være av korrosjons- og oljebestandig materiale, av tilstrekkelig styrke og skikkelig sammenføyet og klamret.

3.1.5. Prøvesonder skal ha en form som ikke er tilbøyelig til å bli tett av forurensningspartikler og bør ikke utvikle høyt hydrodynamisk trykk ved spissen på prøvesonden. (Se Fig. 1)

3.1.6. Prøvesonder skal ha samme nominelle diameter som prøverørledningene.

(2) Prøveledninger

- a) Prøveledningene skal arrangeres så rett som mulig mellom prøvetakingspunkter og observasjonsarrangementet. Skarpe kurver og lommer hvor utfelt olje eller sedimenter kan samles opp, bør unngås.
- b) Prøverørledningene skal arrangeres slik at prøvevannet bringes til observasjonsarrangementet innen 20 sekunder. Strømningshastigheten i rørledningene bør ikke være mindre enn 2 m/s.
- c) Rørledningenes diameter skal ikke være mindre enn 40 mm dersom det ikke finnes noe fast spylearrangement, og skal ikke være mindre enn 25 mm dersom det er installert et trykkspylesystem som er beskrevet i 4. ledd nedenfor.
- d) Prøverørledningene bør være av korrosjons- og oljebestandig materiale, av tilstrekkelig styrke og skikkelig sammenføyet og klamret.
- e) Der det er installert flere prøvetakingspunkter, skal rørsystemet være forbundet til en ventilkasse på sugesiden av matepumpen for prøver.

(3) Matepumpe for prøver. Matepumpe for prøver skal ha en slik kapasitet at den gir en strømningshastighet på prøvevannet som er i samsvar med 2. ledd, bokstav b.

(4) Spylearrangement. Dersom diameteren på prøverørledningene er mindre enn 40 mm, skal det være montert en fast forbindelse fra et trykkrørsystem for sjø- eller ferskvann for spyling av prøverørledningene.

(5) Observasjonsarrangement.

- a) Observasjonsarrangement skal bestå av et displaykammer utstyrt med et seglass. Kammeret bør være av en slik størrelse at det muliggjør et fritt fall av strømmen av prøvevann i en klart synlig lengde på minst 200 mm. Administrasjonen kan godta ekvivalente arrangementer.
- b) Observasjonsarrangementet skal omfatte ventiler og rørledninger som muliggjør at en del av prøvestrømmen ledes utenom observasjonskammeret for å oppnå en laminærstrømning som kan observeres i kammeret.
- c) Observasjonsarrangementet skal konstrueres slik at det lett kan åpnes og rengjøres.
- d) Innsiden av observasjonskammeret skal være hvit, bortsett fra bakgrunnsveggen som skal være slik farget at det letter observasjon av enhver forandring av kvaliteten på prøvevannet.
- e) Den nedre delen av observasjonskammeret skal være formet som en trakt for oppsamling av prøvevannet.
- f) En prøvekran skal finnes for raskt å kunne ta ut prøve av vannet som kan undersøkes uavhengig av det som i observasjonskammeret.
- g) Observasjonsarrangementet skal ha tilstrekkelig belysning til å lette visuell observasjon av prøvevannet.

(6) Prøvevannet som går ut av observasjonskammeret skal ledes til sjøen eller til en sloptank gjennom faste rørledninger med tilstrekkelig diameter.

5. Drift

(1) Når utslipp av skittent ballastvann eller av annet oljeforurensset vann fra lastetankområdet finner sted gjennom et utløp under vannlinjen, skal «part flow» systemet sørge for prøvevann fra det relevante utløp til enhver tid.

(2) Prøvevannet bør særlig observeres i de faser av utslippsoperasjonen da det er størst mulighet for oljeforurensning. Utslippet skal stoppes ved ethvert synlig spor av olje i utstrømningen og når utskriften fra måleinstrumentet for oljeinnhold (oil content meter) indikerer at oljeinnholdet overskrider de tillatte grenser.

(3) På de systemer som er utstyrt med spylearrangementer, bør prøverørledningen spyles etter hver bruksperiode.

(4) Skipets laste- og ballastbehandlingsmanualer og, der det er anvendelig, de manualer som kreves for råoljevaskesystemer eller operasjon med tanker forbeholdt ren ballast, skal klart beskrive bruken av « part flow » systemet i forbindelse med tømning av ballast og prosedyrene for dekantering av sloptankene.

Figur utelatt.

Vedlegg B. Krav vedrørende tankarrangementer og begrensninger av tankstørrelser

1. Antatt skadeomfang

(1) I de følgende punkter angis de tre dimensjoner av det parallellpipet som skadeomfanget antas å få som følge av kollisjoner og grunnstøtinger.

(2) Hva angår grunnstøting, er det gitt to betingelser som skal anvendes hver for seg på de angitte deler av skipet. Disse verdier representerer den maksimale antatte skade ved slike ulykker og skal brukes for å bestemme, ved prøver på alle tenkelige steder, den verste kombinasjon av tanker som ville skades ved en slik ulykke.

- a) Kollisjon.
- | | |
|--|---|
| 1. Langskips utstrekning (l_c): | $1/3 L^{2/3}$ eller 14,5 meter, |
| den minste av disse verdier | |
| 2. Tverrskips utstrekning (t_c) innover fra skipssiden i rett vinkel på senterlinjen i høyde som tilsvarer det tildelte sommerfribord: | $B/5$ eller 11,5 meter, den minste av disse verdier |
| 3. Vertikal utstrekning (v_c): | Fra basislinjen og opp uten grense |

For 0,3L fra skipets forre perpendikulær: Hvilken som helst annen del av skipet:

- b) Grunnstøting.
- | | |
|--|--|
| 1. Langskips utstrekning (l_s): | $L/10$ $L/10$ eller 5 meter, |
| den minste av disse verdier | |
| 2. Tverrskips utstrekning (t_s): | $B/6$ eller 10 meter, den minste av disse verdier, men ikke mindre enn 5 meter |
| 3. Vertikal utstrekning fra basislinjen (v_s): | $B/15$ eller 6 meter, den minste av disse verdier |

der: L, B i meter og perpendikulær er som definert i regel 3 i Den internasjonale lastelinjekonvensjon, 1966.

2. Hypotetisk oljespill fra tanker som forutsettes skadet som følge av ulykken

Det hypotetiske oljespill i tilfelle kollisjon (0_c) og grunnstøting (0_s) skal beregnes etter følgende formler med hensyn til skadede tanker ved hvert antatt skadested som definert i § 1 ovenfor:

- a) Kollisjon

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (1)$$

b) Grunnstøting

$$O_s = 1/3(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (2)$$

der: W_i = volum av vingtank i m^3 , skadet som antatt i punkt 1; W_i for ren ballasttank kan settes lik null,

C_i = volumet av en sentertank i m^3 , skadet som antatt i § 1; C_i for ren 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 = bredde i meter av angjeldende vingtank,

h_i = minimum dybde i meter av angjeldende dobbeltbunn; hvor det ikke er anbrakt dobbeltbunn, skal h_i settes lik null.

vingtank = hvilken som helst tank som ligger opp mot skipets sideplate,

senter-tank = en hvilken som helst tank innenfor langskips skott.

c) Spesielle krav.

1. Hvis et tomt rom eller en ren vannballasttank med en lengde på mindre enn l_c som definert i § 1, 2. ledd bokstav b, er plassert mellom vingtanker for olje, kan O_c i formel (1) utregnes på basis av volum W_i er det virkelige volum av en slik tank (hvor de har samme kapasitet) eller det minste av de to tanker (hvis de har forskjellig kapasitet) som ligger opp til slikt rom, multiplisert med S_i som definert nedenfor, og idet man for alle andre vingtanker som er involvert i en sådan kollisjon, tar verdien av det reelle fulle volum.

$$S_i = 1 - l_i / l_c$$

hvor: l_i = angjeldende lengde i meter av tomt eller ren ballasttank.

2. Bare dobbeltbunntanker som enten er tomme eller som inneholder rent vann når det has i de ovenforliggende tanker, skal medregnes.

3. Hvor dobbeltbunnen ikke strekker seg i full lengde og bredde i den involverte tank, betraktes dobbeltbunnen som ikke-eksisterende, og volumet av tankene over stedet for grunnstøtingsskaden skal inkluderes i formel (2) selv om tanken ikke anses skadet som følge av installasjonen av sådan delvis dobbeltbunn.

4. Sugebrønner kan det ses bort fra ved bestemmelsen av verdien h_i forutsatt at slike brønner ikke er unormalt store i areal og stikker minst mulig ned under tanken og ikke i noe tilfelle mer enn halvparten av dobbeltbunnens høyde. Hvis dybden av en sådan brønn utgjør mer enn halve høyden av dobbeltbunnen, skal h_i settes lik dobbeltbunnens høyde minus brønnhøyden.

4.1. Rørledningen som betjener slike brønner skal, dersom de er installert i dobbeltbunnen, utstyres med ventiler eller andre lukkearrangementer plassert ved tilknytningspunktet til den betjente tank for å hindre oljespill dersom det oppstår skade på rørsystemet under grunnstøting. Slike rør skal installeres så høyt oppe fra bunnplatene som mulig.

5. I et tilfelle hvor grunnstøtingsskaden på samme tid gjelder fire sentertanker, kan verdien av O_s regnes ut etter formelen: $O_s = 1/4(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i)$ (3).

6. Et montert lasteoverføringssystem kan av Administrasjonen regnes som oljespillreducerende dersom det har en høy nødutsuging i hver oljelasttank som kan overføre fra en skadet tank eller tanker til atskilte ballasttanker eller til ledige lastetanker, dersom det kan godtgjøres at slike tanker vil ha tilstrekkelig volum til å ta imot olje fra en skadet tank.

Et slikt system kan bare regnes som oljespillreducerende dersom det i løpet av to timer kan overføre så meget olje at det tilsvarer halvparten av kapasiteten til den største av de skadede tanker som er involvert, og når det foreligger muligheter for tilsvarende mottakerkapasitet i ballast- eller lastetanker.

Denne innrømmelse skal begrenses til å muliggjøre utregning av O_s etter formel (3). Rørledningene for slik utsugning skal installeres i en høyde som ikke er mindre enn den vertikale utstrekning av grunnstøtinsskaden v_s . Administrasjonen skal tilstille Organisasjonen (IMO) opplysninger om de arrangementer den har godtatt, for videreforsendelse til andre regjeringer.

3. Begrensning av størrelsen av lasteoljetanker

(1) Det hypotetiske oljespill O_c eller O_s som er utregnet etter formelen i § 2, skal ikke overstige 30.000 kubikkmeter, alternativt $400 \times$ kubikkroten av DW, avhengig av hva som er det største tall, men ikke mer enn 40.000 kubikkmeter, hvor: DW = dødvekt av skipet i metriske tonn.

(2) Volumet av en vingtank skal ikke overstige 75 prosent av grensene for det hypotetiske oljespill som er vist til i 1. ledd. Volumet av en sentertank skal ikke overstige 50.000 kubikkmeter.

(3) Lengden av hver tank skal ikke overstige 10 meter eller den største av de følgende verdier:

- a) hvor det ikke finnes langskipsskott: 0,1 L
- b) hvor et langskipsskott bare finnes i senterlinjen: 0,15 L
- c) hvor det finnes to eller flere langskipsskott:
 - 1. for vingtanker: 0,2 L
 - 2. for sentertanker:
 - 2.1. hvis b_i / B er lik eller større enn 1/5: 0,2 L
 - 2.2. hvis b_i / B er mindre enn 1/5:
 - hvor det ikke finnes noe senterlinje langskipsskott: $(0,5 b_i / B + 0,1)L$
 - hvor det finnes et senterlinje langskipsskott: $(0,25 b_i / B + 0,15)L$

(4) For ikke å overskride de volumgrenser som er fastsatt i 1., 2. og 3. ledd og uten hensyn til det godkjente lasteoverføringssystem som er installert skal, når et slikt system forbinder to eller flere lastetanker med hverandre, ventiler eller andre liknende lukningsinnretninger anordnes for å skille tankene fra hverandre. Disse ventiler eller innretninger skal være lukket når skipet er i sjøen.

(5) Rørledninger som går gjennom lastetanker i en avstand mindre enn t_c fra skipets side og mindre enn v_c fra skipets bunn, skal utstyres med ventiler eller liknende lukningsinnretninger på det sted hvor de går inn i en lastetank. Disse ventiler skal holdes lukket i sjøen på ethvert tidspunkt da tankene inneholder lasteolje, bortsett fra at de kan åpnes bare for overføring av last som er nødvendig for å trimme skipet.

Vedlegg C.

1) Formular for IAPP-sertifikat (forskriftens § 6-16)

SUPPLEMENT TIL

DET INTERNASJONALE SERTIFIKAT FOR HINDRING AV LUFTFORURENSNING (IAPP-SERTIFIKATET)

OVERSIKT OVER KONSTRUKSJON OG UTSTYR

I medhold av bestemmelsene i vedlegg VI i Den internasjonale konvensjon for hindring av forurensning fra skip, 1973, sist endret ved Protokollen av 1978 vedrørende samme konvensjon (heretter kalt « konvensjonen »).

Merknader:

1. Denne oversikt skal være permanent vedheftet IAPP-sertifikatet. IAPP-sertifikatet skal være tilgjengelig om bord på skipet til enhver tid.
2. Dersom den originale oversikten er på et annet språk enn engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til ett av disse språkene.
3. Avmerkinger i rutene gjøres ved å sette kryss (X) for svarene « ja » og « aktuelt », og bindestrek (-) for svarene « nei » og « ikke aktuelt ».
4. Med mindre annet er sagt, viser regler nevnt i denne oversikten til regler i vedlegg VI til konvensjonen, og resolusjoner eller rundskriv viser til dem som er vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.

1. *Nærmere opplysninger om skipet*

- 1.1 Skipets navn
- 1.2 Kjenningssignal
- 1.3 IMO-nummer
- 1.4 Hjemsted
- 1.5 Bruttotonnasje
- 1.6 Dato for kjølstrekking eller da skipet var på et tilsvarende byggetrinn:
- 1.7 Dato da vesentlig ombygging av motor ble påbegynt (om aktuelt) (regel 13):

2. *Kontroll av utslipp fra skip*

- 2.1 Ozonnedbrytende stoffer (regel 12)
- 2.1.1 Følgende brannsløkkingsanlegg og -utstyr som inneholder haloner, kan fortsatt brukes:

Anlegg/utstyr Plassering om bord

- 2.1.2 Følgende anlegg og utstyr som inneholder KFKer, kan fortsatt brukes:.....

Anlegg/utstyr Plassering om bord

- 2.1.3 Følgende anlegg som inneholder hydroklorfluorkarboner (HKFKer), som er installert før 1. januar 2020 kan fortsatt brukes:

Anlegg/utstyr Plassering om bord

2.2 Nitrogenoksider (NO_x) (regel 13)

- 2.2.1 Følgende dieselmotorer som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble installert på skip bygd 1. januar 2000 eller senere, oppfyller utslippsstandardene i regel 13(3)(a) i henhold til Det tekniske regelverk om NO_x :

	<i>Produsent og modell</i>	<i>Serienummer</i>	<i>Bruk</i>	<i>Utgangseffekt</i>
<i>(kW)</i>	<i>Nominelt turtall</i>			
<i>(o/min)</i>				

- 2.2.2 Følgende dieselmotorer som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble vesentlig ombygd i henhold til regel 13(2) 1. januar 2000 eller senere, oppfyller utslippsstandardene i regel 13(3)(a) i henhold til Det tekniske regelverk om NO_x :..... ..

	Produsent og modell	Serienummer	Bruk	Utgangseffekt
(kW)	Nominelt turtall			
(o/min)				

2.2.3 Følgende dieselmotorer som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble installert på skip bygd 1. januar 2000 eller senere, eller som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble vesentlig ombygd i henhold til regel 13(2) 1. januar 2000 eller senere, er utstyrt med eksosrenseanlegg eller andre tilsvarende metoder i henhold til regel 13(3) og Det tekniske regelverk om NO_x :..... ..

	Produsent og modell	Serienummer	Bruk	Utgangseffekt
(kW)	Nominelt turtall			
(o/min)				

2.2.4 Følgende dieselmotorer fra punkt 2.2.1, 2.2.2 og 2.2.3 ovenfor er utstyrt med innretninger for overvåking og registrering av NO_x -utslipp i henhold til Det tekniske regelverk om NO_x :
.....

	Produsent og modell	Serienummer	Bruk	Utgangseffekt
(kW)	Nominelt turtall			
(o/min)				

2.3 Svoveloksider (SO_x) (regel 14)

2.3.1 Når skipet er innenfor et område for kontroll av SO_x -utslipp som definert i regel 14(3), bruker skipet:

.1 drivstoff med et svovelinnhold som ikke overstiger 1,50 vektprosent, som det går fram av leveringssedler for bunkerolje, eller.....

.2 et godkjent eksosrenseanlegg for å redusere SO_x -utslipp til under 6,00 g SO_x /kWh, eller... ..

.3 annen godkjent teknologi for å redusere SO_x -utslipp til under 6,00 g SO_x /kWh

2.4 Flyktige organiske forbindelser (regel 15)

2.4.1 Tankskipet har et dampoppsamlingssystem som er installert og godkjent i samsvar med MSC/Rundskriv 585

2.5 Skipet har et forbrenningsanlegg:

.1 som oppfyller resolusjon MEPC.76(40), med endringer

.2 som er installert før 1. januar 2000, og som ikke oppfyller resolusjon MEPC.76(40), med endringer

DET BEKREFTES HERVED at alle opplysninger i denne oversikten er riktige.

Utstedt i

(Sted hvor oversikten er utstedt)

.....

(Utstedelsesdato) (Underskrift fra utstedende, behørig
bemyndiget tjenestemann)

(Myndighetens segl eller stempel)

2) Prøvesykluser og vektfaktorer (Forskriftens § 6-7)

Ved verifikasjon av om skipsdieselmotorer overholder NO_x -grensene i henhold til § 6-7 i denne forskrift, bør man anvende følgende prøvesykluser og vektfaktorer og benytte seg av prøvemethoden og beregningsmethoden som er angitt i NO_x -koden.

- .1 For skipsmotorer med konstant hastighet brukt til hovedframdrift av skipet, herunder dieselelektrisk drift, bør prøvesyklus E2 anvendes.
- .2 For anlegg med vribar propell bør prøvesyklus E2 anvendes.
- .3 For hoved- og hjelpemotorer som følger propellkurven, bør prøvesyklus E3 anvendes.
- .4 For hjelpemotorer med konstant hastighet bør prøvesyklus D2 anvendes.
- .5 For hjelpemotorer med variabel hastighet og variabel belastning som ikke kommer inn under punktene ovenfor, bør prøvesyklus C1 anvendes.

Prøvesyklus for *hovedframdriftsmotor med konstant hastighet*

(herunder dieselelektrisk drift og installasjoner med vribar propell)

Prøvesyklus type E2	Hastighet	100%	100%	100%
100%				
Effekt	100%	75%	50%	25%
Vektfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Prøvesyklus for *hoved- og hjelpemotorer som følger propellkurven*

Prøvesyklus type E3	Hastighet	100%	91%	80%
63%				
Effekt	100%	75%	50%	25%
Vektfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Prøvesyklus for *hjelpemotorer med konstant hastighet*

Prøvesyklus type D2	Hastighet	100%	100%	100%	100%
100%					
Effekt	100%	75%	50%	25%	10%
Vektfaktor	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Prøvesyklus for *hjelpemotorer med variabel hastighet og variabel belastning*

Prøvesyklus type C1	Hastighet	Nominelt				Middels				Tomgang			
	Dreiemoment %	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%				
	Vektfaktor	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15				

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

3) Typegodkjenning av og driftsbegrensninger for forbrenningsanlegg ombord (Forskriftens § 6-12)

1. Forbrenningsanlegg om bord nevnt i § 6-12 annet ledd skal ha et IMO-typegodkjenningssertifikat for hvert forbrenningsanlegg. For at forbrenningsanlegget skal få et slikt sertifikat, må det være konstruert og bygd i samsvar med en godkjent standard som angitt i § 6-12 annet ledd. Hver modell skal på administrasjonens ansvar gjennomgå en

spesifisert typegodkjenning ved fabrikk eller et godkjent prøvingsanlegg, og ved typegodkjenningsprøvingen skal det benyttes følgende standard brensel-/avfallspesifikasjon for å fastslå om forbrenningsanlegget overholder grenseverdiene fastsatt i punkt (2) i dette vedlegg:

	Oljeslam som består av:	75% oljeslam fra
tung fyringsolje		
5% brukt smøreolje, og		
20% emulgert vann		
Fast avfall som består av:	50% matavfall	
50% søppel som inneholder		
	ca. 30% papir,	
	ca. 40% papp,	
	ca. 10% filler,	
	ca. 20% plast	
	Blandingen skal ha opptil 50% fuktighet og 7%	
ubrennbare faste stoffer.		

2. Forbrenningsanlegg nevnt i § 11 annet ledd skal ikke overstige følgende grenseverdier:

	O ₂ i forbrenningskammer:	6-12%
CO i røykgass, høyeste gjennomsnitt:	200 mg/MJ	
Sottall, høyeste gjennomsnitt:	Bacharach 3 eller	
Ringelman 1 (20% opasitet)		
(Et høyere sottall kan godtas bare i løpet av svært korte tidsrom, for eksempel oppstart.)		
Uforbrente komponenter i askerester:	Høyst 10 vektprosent	
Temperaturområde i forbrenningskammerets røykgassutløp:	850-1200 ° C	

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119.

4) Opplysninger som skal stå på leveringseddelen for drivstoff (forskriftens § 6-14 annet ledd)

Navn og IMO-nummer til mottakende skip

Havn

Dato da leveringen ble påbegynt

Navn, adresse og telefonnummer til leverandøren av marine drivstoff

Produktnavn

Mengde (i volumliter)

Tetthet ved 15 ° C (kg/m³)*

Svovelinhold (vektprosent)**

For marin gassolje i salg innenriks er det tilstrekkelig at maksimumsverdien oppgis.

En erklæring som er undertegnet og bekreftet av representanten for leverandøren av drivstoff om at det leverte drivstoffet er i samsvar med § 6-9 eller § 6-10 annet ledd bokstav (a) og § 6-14 første ledd i denne forskrift.

* Drivstoffet bør prøves i samsvar med ISO 3675.

** Drivstoffet bør prøves i samsvar med ISO 8754.

0 Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119. Endret ved forskrift 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006).

Databasen sist oppdatert 15. nov 2006