Nedenfor gjengis Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip vedlegg I om hindring av oljeforurensning (MARPOL 73/78 vedlegg I) slik Sjøfartsdirektoratet tolker denne del av konvensjonen tatt inn i konsolidert utgave 2017.

MARPOL VEDLEGG I

Regler om hindring av oljeforurensning

KAPITTEL 1 GENERELT

Regel 1 Definisjoner

I dette vedlegget gjelder følgende definisjoner:

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

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

.1 råolje hvor visse destillatfraksjoner kan ha blitt fjernet, og

.2 råolje hvor visse destillatfraksjoner kan være tilsatt.

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

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

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

6 «Råoljetankskip» betyr et oljetankskip som frakter råolje.

7 «Produkttankskip» betyr et oljetankskip som frakter annen olje enn råolje.

8 «Kombinasjonsskip» betyr et skip som er konstruert for å frakte enten olje eller faste stoffer i bulk.

9 «Omfattende ombygging»:

.1 betyr en ombygging av et skip:

.1 som i vesentlig grad endrer skipets dimensjoner eller lastekapasitet, eller

.2 som endrer skipets type, eller

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

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

.2 Uten hensyn til bestemmelsene i denne definisjonen:

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

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

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

11°00' sørlig bredde, 142°08' østlig lengde
til et punkt 10°35' sørlig bredde, 141°55' østlig lengde,
derfra til et punkt 10°00' sørlig bredde, 142°00' østlig lengde,
derfra til et punkt 9°10' sørlig bredde, 143°52' østlig lengde,
derfra til et punkt 9°00' sørlig bredde, 144°30' østlig lengde,
derfra til et punkt 10°41' sørlig bredde, 145°00' østlig lengde,
derfra til et punkt 13°00' sørlig bredde, 145°00' østlig lengde,
derfra til et punkt 15°00' sørlig bredde, 146°00' østlig lengde,
derfra til et punkt 17°30' sørlig bredde, 147°00' østlig lengde,
derfra til et punkt 21°00' sørlig bredde, 152°55' østlig lengde,
derfra til et punkt 24°30' sørlig bredde, 154°00' østlig lengde,
derfra til et punkt på kysten av Australia ved
24°42' sørlig bredde, 153°15' østlig lengde.

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

I dette vedlegget defineres spesielle områder slik:

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

.2 «Østersjøområdet» betyr selve Østersjøen med Bottenviken, Finskebukten og inngangen til Østersjøen avgrenset av breddegraden ved Skagen i Skagerrak ved 57°44,8' N.

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

.4 «Rødehavsområdet» betyr selve Rødehavet medregnet Suezbukten og Akababukten avgrenset i sør ved kompasslinjen mellom Ras si Ane (12° 28,5' N, 043° 19,6' Ø) og Husn Murad (12° 40,4' N, 043° 30,2' Ø).

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

.6 «Adenbuktområdet» betyr den delen av Adenbukten mellom Rødehavet og Arabiahavet avgrenset i vest av kompasslinjen mellom Ras si Ane (12° 28,5'N, 043° 19,6' Ø) og Husn Murad (12° 40,4' N, 043° 30,2' Ø) og i øst av kompasslinjen mellom Ras Asir (11° 50' N, 051° 16,9' Ø) og Ras Fartak (15° 35' N, 052° 13,8' Ø).

.7 «Antarktisområdet» betyr området sør for 60° sørlig bredde, og

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

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

.9 «Omanområdet av Arabiahavet» betyr havområder som er omgitt av følgende koordinater:
22° 30,00' N; 059° 48,00' Ø
23° 47,27' N; 060° 35,73' Ø
22° 40,62' N; 062° 25,29' Ø
21° 47,40' N; 063° 22,22' Ø
20° 30,37' N; 062° 52,41' Ø
19° 45,90' N; 062° 25,97' Ø
18° 49,92' N; 062° 02,94' Ø
17° 44,36' N; 061° 05,53' Ø
16° 43,71' N; 060° 25,62' Ø
16° 03,90' N; 059° 32,24' Ø
15° 15,20' N; 058° 58,52' Ø
14° 36,93' N; 058° 10,23' Ø
14° 18,93' N; 057° 27,03' Ø
14° 11,53' N; 056° 53,75' Ø
13° 53,80' N; 056° 19,24' Ø
13° 45,86' N; 055° 54,53' Ø
14° 27,38' N; 054° 51,42' Ø
14° 40,10' N; 054° 27,35' Ø
14° 46,21' N; 054° 08,56' Ø
15° 20,74' N; 053° 38,33' Ø
15° 48,69' N; 053° 32,07' Ø
16° 23,02' N; 053° 14,82' Ø
16° 39,06' N; 053° 06,52' Ø

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

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

12 «Momentanhastigheten på utslipp av oljeinnhold» betyr den mengden olje som slippes ut målt i liter per time på ethvert tidspunkt, dividert med skipets hastighet målt i knop på det samme tidspunktet.

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

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

15 «Sentertank» betyr enhver tank innenfor et langsgående skott.

16 «Slopptank» betyr en tank som er spesielt beregnet på å samle opp oljerester fra lastetanker, spylevann etter tankrengjøring og andre oljeholdige blandinger.

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

18 «Segregert ballast» betyr ballastvann som er ført inn i en tank som er fullstendig atskilt fra skipets lasteolje- og brennoljesystem, og som er permanent avsatt til frakt av ballast, eller til frakt av annen ballast eller last enn olje eller skadelige flytende stoffer i henhold til de forskjellige definisjonene i vedleggene til denne konvensjonen.

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

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

21 «Midtskips» ligger midt på lengden (L).

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

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

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

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

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

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

28.1 «Skip levert 31. desember 1979 eller tidligere» betyr et skip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for 31. desember 1975 eller tidligere, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøl er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 30. juni 1976 eller tidligere, eller

.3 hvis levering finner sted 31. desember 1979 eller tidligere, eller

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

.1 som det er inngått kontrakt for 31. desember 1975 eller tidligere, eller

.2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt 30. juni 1976 eller tidligere, eller

.3 som er fullført 31. desember 1979 eller tidligere.

28.2 «Skip levert etter 31. desember 1979» betyr et skip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for etter 31. desember 1975, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøl er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn etter 30. juni 1976, eller

.3 hvis levering finner sted etter 31. desember 1979, eller

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

.1 som det er inngått kontrakt for etter 31. desember 1975, eller

.2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt etter 30. juni 1976, eller

.3 som er fullført etter 31. desember 1979.

28.3 «Oljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere» betyr et oljetankskip:

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

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

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

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

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

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

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

28.4 «Oljetankskip levert etter 1. juni 1982» betyr et oljetankskip:

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

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

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

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

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

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

.3 som er fullført etter 1. juni 1982.

28.5 «Oljetankskip levert før 6. juli 1996» betyr et oljetankskip:

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

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

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

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

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

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

.3 som er fullført før 6. juli 1996.

28.6 «Oljetankskip levert 6. juli 1996 eller senere» betyr et oljetankskip:

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

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

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

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

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

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

.3 som er fullført 6. juli 1996 eller senere.

28.7 «Oljetankskip levert 1. februar 2002 eller senere» betyr et oljetankskip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for 1. februar 1999 eller senere, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøl er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. august 1999 eller senere, eller

.3 hvis levering finner sted 1. februar 2002 eller senere, eller

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

.1 som det er inngått kontrakt for 1. februar 1999 eller senere, eller

.2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt 1. august 1999 eller senere, eller

.3 som er fullført 1. februar 2002 eller senere.

28.8 «Oljetankskip levert 1. januar 2010 eller senere» betyr et oljetankskip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for 1. januar 2007 eller senere, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøl er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. juli 2007 eller senere, eller

.3 hvis levering finner sted 1. januar 2010 eller senere, eller

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

.1 som det er inngått kontrakt for 1. januar 2007 eller senere, eller

.2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt 1. juli 2007 eller senere, eller

.3 som er fullført 1. januar 2010 eller senere.

28.9 «Skip levert 1. august 2010 eller senere» betyr et skip:

.1 som det er inngått byggekontrakt for 1. august 2007 eller senere, eller

.2 i mangel av byggekontrakt, hvis kjøl er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn 1. februar 2008 eller senere, eller

.3 hvis levering finner sted 1. august 2010 eller senere, eller

.4 som har gjennomgått en omfattende ombygging:

.1 som det er inngått kontrakt for etter 1. august 2007, eller

.2 i mangel av kontrakt, hvis byggearbeid er påbegynt etter 1. februar 2008, eller

.3 som er fullført etter 1. august 2010.

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

30 «Bygget» betyr et skip hvis kjøl er strukket eller som er på tilsvarende byggetrinn.

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

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

33 «Oljeholdig lensevann» betyr vann som kan være forurenset av olje som resultat av lekkasjer eller vedlikeholdsarbeid i maskinrom. Enhver væske som kommer inn i lensesystemet, inkludert lensebrønner, lenserør, tanktopp eller oppsamlingstanker for lensevann er å anse som oljeholdig lensevann.

34 «Oppsamlingstank for oljeholdig lensevann» betyr en tank for å samle oljeholdig lensevann forut for utslipp, overføring eller fjerning.

35 «Revisjon» betyr en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å innhente revisjonsbevis og å evaluere disse objektivt for å bestemme i hvilken grad revisjonskriteriene er oppfylt.

36 «Revisjonsordning» betyr IMOs revisjonsordning for sine medlemsstater, som er etablert av organisasjonen og som tar hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[1].

37 «III-koden» betyr det internasjonale regelverket for gjennomføring av IMO-instrumenter (IMO Instruments Implementation Code) vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.1070(28).

38 «Revisjonsstandard» betyr III-koden.

Regel 2 Anvendelse

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

2 I andre skip enn oljetankskip som er utstyrt med lasterom som er bygget og benyttes til å frakte olje i bulk med en samlet kapasitet på 200 m^3 eller mer, skal kravene i regel 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 og 36 i dette vedlegget for oljetankskip også få anvendelse på bygging og bruk av disse rommene, bortsett fra at når slik samlet kapasitet er under 1 000 m^3, kan kravene i regel 34.6 i dette vedlegget få anvendelse i stedet for regel 29, 31 og 32.

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

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

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

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

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

.1 reisen foregår utelukkende innenfor et spesielt område, eller

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

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

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

[1] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt av organisajonen ved resolusjon A.1067(28).

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

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

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

Regel 3 Dispensasjoner og fritak

1 Alle skip som hydrofoilbåter, luftputefartøyer, nær-planende fartøyer og undervannsfartøyer osv. som er av en slik konstruksjon at anvendelse av en eller flere av bestemmelsene i kapittel 3 og 4 i dette vedlegget eller nr. 1.2 i del II-A i Polarkoden vedrørende konstruksjon og utstyr blir urimelige eller ikke praktisk mulige, kan av administrasjonen få dispensasjon fra slike bestemmelser, forutsatt at skipets konstruksjon og utstyr gir likeverdig beskyttelse mot oljeforurensning, idet det tas hensyn til den fart det er beregnet for.

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

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

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

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

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

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

.1 reiser innenfor spesielle områder, eller

.2 sjøreiser i arktiske farvann, eller

.3 sjøreiser innenfor 50 nautiske mil fra nærmeste land utenfor spesielle områder eller arktiske farvann der tankskipet brukes til:

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

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

forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:

.4 alle oljeholdige blandinger oppbevares om bord for deretter å avleveres til mottaksanlegg,

.5 når det gjelder reiser angitt i nr. 5.2.3 i denne regelen, har administrasjonen bestemt at mottaksanlegg med tilstrekkelig kapasitet er tilgjengelig for å motta slike oljeholdige blandinger i de oljelasthavnene eller -terminalene som tankskipet anløper,

.6 Det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning har, når dette er påkrevd, påtegning om at skipet utelukkende brukes i én eller flere kategorier reiser angitt i nr. 5.2.1 og 5.2.3.2 i denne regelen, og

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

6 Administrasjonen kan frita følgende oljetankskip fra kravene i regel 28(6) hvis de er lastet i henhold til betingelsene godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[2]:

.1 oljetankskip som er på en dedikert tjeneste, med et begrenset antall lastepermutasjoner slik at alle forventede betingelser har blitt godkjent i stabilitetsinformasjonen gitt til skipsføreren i henhold til regel 28(5),

.2 oljetankskip der stabilitetsverifikasjon gjøres ved hjelp av et fjernstyrt middel godkjent av administrasjonen,

.3 oljetankskip som er lastet innenfor et godkjent spekter av lastebetingelser, eller

.4 oljetankskip bygget før 1. januar 2016 som har godkjente KG/GM-grensekurver som dekker alle aktuelle krav til intakt- og skadestabilitet.

Regel 4 Unntak

Regel 15 og 34 i dette vedlegget og nr. 1.1.1 i del II-A i Polarkoden får ikke anvendelse på:

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

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

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

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

.3 utslipp i sjøen av oljeholdige stoffer som er godkjent av administrasjonen, når disse brukes til å bekjempe konkrete forurensningstilfeller for å begrense skaden ved forurensningen mest mulig.

[2] Det vises til driftsveiledningen gitt i del 2 av "Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers" (MSC.1/Circ.1461)

Ethvert slikt utslipp skal godkjennes av regjeringen under hvis jurisdiksjon det påtenkte utslippet vil foregå.

Regel 5 Likeverdige løsninger

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

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

KAPITTEL 2 TILSYN OG SERTIFISERING

Regel 6 Tilsyn

1 Alle oljetankskip med bruttotonnasje 150 eller mer, og alle andre skip med bruttotonnasje 400 eller mer, skal gjennomgå de tilsyn som er angitt nedenfor:

.1 et førstegangstilsyn før skipet tas i bruk, eller før det sertifikatet som kreves i henhold til regel 7 i dette vedlegget, utstedes for første gang, som skal omfatte et komplett tilsyn av skipets konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer og materialer i den utstrekning skipet er omfattet av dette vedlegget. Dette tilsynet skal være slik at det sikrer at konstruksjonen, utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialene fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i dette vedlegget,

.2 et fornyelsestilsyn med mellomrom angitt av administrasjonen, men som ikke skal overstige 5 år, unntatt når regel 10.2.2, 10.5, 10.6 eller 10.7 i dette vedlegget får anvendelse. Dette fornyelsestilsynet skal være slik at det sikrer at konstruksjonen, utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialene fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i dette vedlegget,

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

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

.5 et tilleggstilsyn, enten fullstendig eller delvis, etter omstendighetene, skal foretas etter reparasjon som følge av undersøkelser fastsatt i nr. 4.3 i denne regelen, eller når store reparasjoner eller fornyelser foretas. Tilsyn skal være slik at det sikrer at de nødvendige

reparasjonene eller fornyelsene er effektivt utført, at materialet og arbeidsutførelsen i slike reparasjoner eller fornyelser på alle måter er tilfredsstillende, og at skipet på alle måter oppfyller kravene i dette vedlegget.

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

3.1 Tilsyn av skip med hensyn til håndhevelse av bestemmelsene i dette vedlegget, skal utføres av administrasjonens tjenestemenn. Administrasjonen kan imidlertid overlate tilsynene enten til inspektører som er utpekt til dette, eller til organisasjoner den har anerkjent. Slike organisasjoner, inkludert klasseselskap, skal være autorisert av administrasjonen i henhold til bestemmelsene i denne konvensjonen og i henhold til regelverket for anerkjente organisasjoner (RO-koden), som består av del 1 og del 2 (bestemmelsene her skal betraktes som bindende) og del 3 (bestemmelsene her skal betraktes som veiledende), som vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.237(65), med eventuelle endringer av organisasjonen, forutsatt at:

.1 endringer i del 1 og del 2 av RO-koden vedtas, trer i kraft og får virkning i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen om endringsprosedyrene som gjelder for vedlegget,

.2 endringer i del 3 av RO-koden vedtas av miljøvernkomiteen i samsvar med dennes saksbehandlingsregler, og

.3 eventuelle endringer nevnt i nr. .1 og .2 vedtatt av sjøsikkerhetskomiteen og miljøvernkomiteen er identiske, og trer i kraft eller får virkning samtidig.

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

.1 kreve reparasjon av et skip, og

.2 foreta tilsyn, hvis de relevante myndigheter i en havnestat anmoder om det.

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

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

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

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

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

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

Regel 7 Utstedelse eller påtegning av sertifikat

1 Etter et førstegangstilsyn eller fornyelsestilsyn i samsvar med bestemmelsene i regel 6 i dette vedlegget, skal det utstedes et internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning til oljetankskip med bruttotonnasje 150 eller mer og andre skip med bruttotonnasje 400 eller mer[3] som brukes i reiser til havner eller offshoreterminaler som hører inn under jurisdiksjonen til andre parter i denne konvensjonen.

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

Regel 8 Utstedelse eller påtegning av en annen regjering

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

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

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

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

Regel 9 Sertifikatets form

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

[3] Skip med fartsområdet stor kystfart eller større iht. fartsområdeforskriften (for-1981-11-04-3793)

Regel 10 Sertifikatets varighet og gyldighet

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

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

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

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

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

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

5 Hvis et skip på det tidspunktet et sertifikat utløper, ikke er i en havn der det skal besiktes, kan administrasjonen forlenge sertifikatets gyldighet, men denne forlengelsen skal bare gis for å la skipet fullføre reisen til den havnen der det skal besiktes, og bare i tilfeller der det virker riktig og rimelig å gjøre det. Ingen sertifikater skal forlenges for et tidsrom på mer enn tre måneder, og et skip som får en forlengelse, skal ved ankomst i havnen der det skal besiktes, ikke ha rett til å forlate havnen i kraft av en slik forlengelse, uten å ha et nytt sertifikat. Når fornyelsestilsynet er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke er senere enn fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato før forlengelsen ble gitt.

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

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

8 Hvis et årlig eller mellomliggende tilsyn fullføres før tidsrommet angitt i regel 6 i dette vedlegget:

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

.2 skal det påfølgende årlige eller mellomliggende tilsynet fastsatt i regel 6.1 i dette vedlegget, fullføres med de intervallene som er fastsatt i nevnte regel, med bruk av ny årsdag, og

.3 kan utløpsdatoen forbli uendret, forutsatt at det utføres ett eller flere årlige tilsyn eller eventuelt mellomliggende tilsyn, slik at det største intervallet mellom tilsynene fastsatt i regel 6.1 i dette vedlegget, ikke overstiges.

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

.1 hvis de relevante tilsynene ikke er fullført innen de tidsrommene som er angitt i henhold til regel 6.1 i dette vedlegget,

.2 hvis sertifikatet ikke er påtegnet i samsvar med regel 6.1.3 eller 6.1.4 i dette vedlegget, eller

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

Regel 11 Havnestatskontroll av driftskrav[4]

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

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

3 Prosedyrer for havnestatskontroll fastsatt i artikkel 5 i denne konvensjonen, får anvendelse på denne regelen.

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

KAPITTEL 3 KRAV TIL MASKINROM FOR ALLE SKIP

DEL A - KONSTRUKSJON

Regel 12 Tanker for oljerester (slam)

1 Med mindre annet er fastsatt, gjelder denne regelen for alle skip med bruttotonnasje 400 eller mer, men nr. 3.5 i denne regelen får kun anvendelse der det er rimelig og praktisk mulig for skip levert 31. desember 1979 eller tidligere, som definert i regel 1.28.1.

2 Oljerester (slam) kan tømmes direkte fra tankene for oljerester (slam) til mottaksanlegg via standard landtilkobling nevnt i regel 13, eller ved annen godkjent tømmemetode for oljerester

[4] Det vises til «Procedures for port State control» (prosedyrer for havnestatskontroll), vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.787(19), endret ved resolusjon A.882(21); se «IMO publication, sales No. IMO-650E».

(slam), f.eks. forbrenningsovn, hjelpekjele egnet til forbrenning av oljerester (slam) eller andre godkjente metoder som vil bli angitt i nr. 3.2 i skjema A eller B i supplementet til IOPP-sertifikatet.

3 Tanker for oljerester (slam) skal være tilgjengelige og

.1 ha tilstrekkelig kapasitet, med hensyn til maskineriets type og reisens varighet, til å motta de oljerestene (slam) som ikke kan håndteres på annen måte i samsvar med kravene i dette vedlegget,

.2 være utstyrt med en egen pumpe for tømming som kan suge fra tankene(e) for oljerester (slam) for oljerester (slam) ved hjelp av metoden beskrevet i regel 12.2,

.3 ikke ha noe utslippsuttak til lensesystemet, lensetanker for oljeholdig lensevann, tanktopper eller olje-vann-separatorer, bortsett fra at

.1 tanken(e) kan være utstyrt med avløp, med manuelle selvlukkende ventiler og arrangementer for etterfølgende visuell overvåkning av det avseparerte vannet, som fører til en tank for oljeholdig lensevann eller lensebrønn, eller et alternativt arrangement, forutsatt at et slikt arrangement ikke er koblet direkte til lenserørsystemet, og

.2 slamtankens utslippsrør og røropplegget for lensevann kan være tilkoblet et felles rørsystem som fører til standard landtilkobling nevnt i regel 13, og tilkoblingen av begge systemer til et eventuelt felles røropplegg som fører til standard landtilkobling nevnt i regel 13, skal ikke gjøre det mulig å overføre slam til lensesystemet,

.4 skal ikke ha noen direkte tilkobling over bord, med unntak av standard landtilkobling nevnt i regel 13, og

.5 skal være konstruert og utført slik at det blir lettere å rengjøre dem og tømme rester til mottaksanlegg.

4 Skip bygget før 1. januar 2017 skal være arrangert slik at de oppfyller nr. 3.3 i denne regelen ikke senere enn dagen for første fornyelsestilsyn 1. januar 2017 eller senere.

Regel 12A Beskyttelse av brennoljetank

1 Denne regelen skal få anvendelse på alle skip med en samlet brennoljekapasitet på 600 m^3 eller mer, som er levert 1. august 2010 eller senere, som definert i regel 1.28.9 i dette vedlegget.

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

3 I denne regelen gjelder følgende definisjoner:

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

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

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

.4 «Partiell lastelinjedypgående (d_P)» er lettskipsdypgående pluss 60 % av differansen mellom lettskipsdypgående og lastelinjedypgående d_S. Partiell lastelinjedypgående (d_P) skal måles i meter.

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

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

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

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

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

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

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

.12 «Liten brennoljetank» er en brennoljetank med en største egen kapasitet på høyst 30 m^3.

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

.14 «Brennoljekapasitet» betyr en tanks volum i m^3, ved 98 % fylling.

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

5 Individuelle brennoljetanker skal ikke ha en kapasitet på over 2 500 m^3.

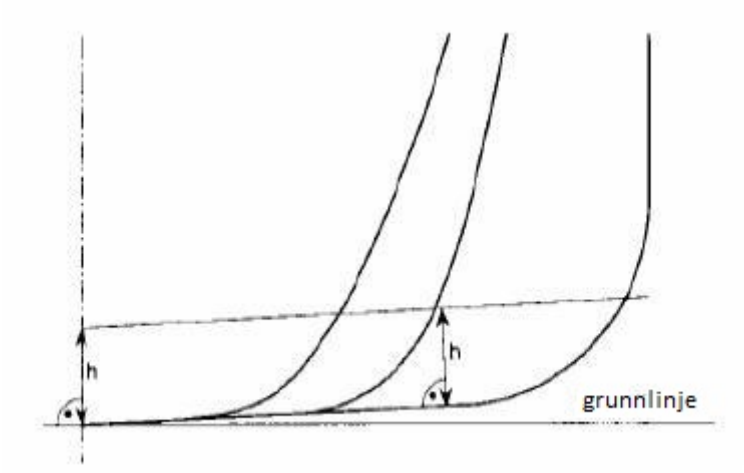
6 På skip, bortsett fra selvløftende boreenheter, som har en samlet brennoljekapasitet på 600 m^3 eller mer, skal brennoljetanker være plassert over linjen i riss på bunnplaten, ingen steder mindre enn avstanden h som angitt nedenfor:

h = B/20 m eller,

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

Minsteverdien for h = 0,76 m

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



Figur 1 - Avgrensningslinjer for brennoljetank

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

w = 0,4 + 2,4 C/20 000 m

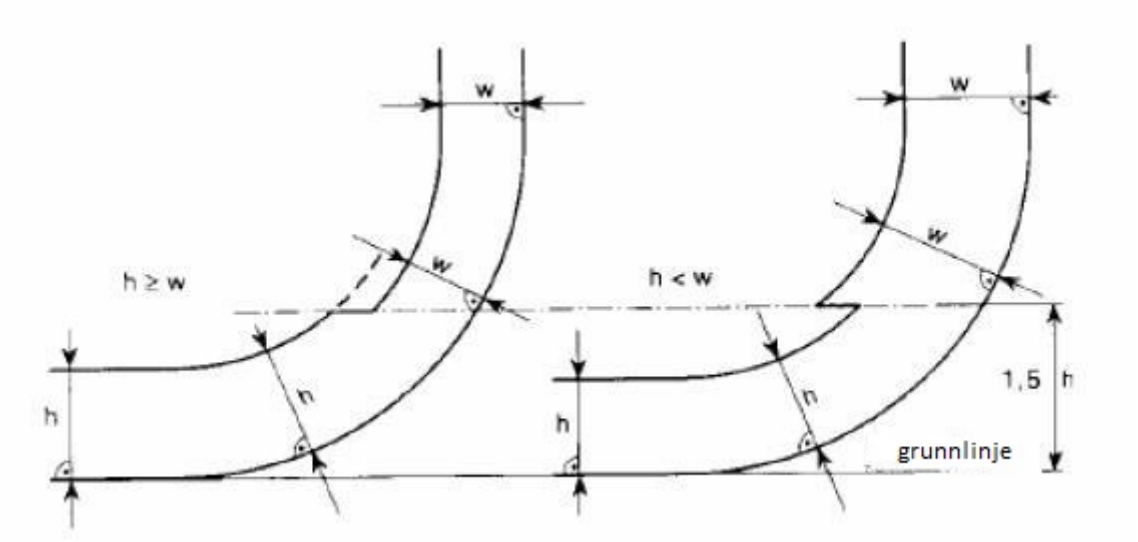
Minsteverdien av w = 1,0 m, men for individuelle tanker med en brennoljekapasitet på under 500 m^3, er minsteverdien 0,76 m.

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

w = 0,5 + C/20 000 m eller

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

Minsteverdien for w = 1,0 m



Figur 2 - Avgrensningslinjer for brennoljetank

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

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

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

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

$O_M < 0{,}0157\text{-}1{,}14E\text{-}6 \cdot C$ $\quad 600\ m^3 \leq C < 5\ 000\ m^3$

$O_M < 0{,}010$ $\quad C \geq 5\ 000\ m^3$

der O_M = midlere parameter for oljeutstrømning,
C = samlet brennoljevolum.

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

.1 skipet forutsettes å være lastet til partiell lastelinjedypgående d_P uten trim eller krengning,

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

.3 brennoljens nominelle tetthet (ρ_n) skal generelt antas å være 1 000 kg/m^3. Hvis brennoljens tetthet spesifikt er begrenset til en lavere verdi, kan den lavere verdien anvendes, og

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

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

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

$O_M = (0{,}4\ O_{MS} + 0{,}6\ O_{MB}) / C$

der:

OMS = midlere utstrømning for sideskade, i m^3
OMB = midlere utstrømning for bunnskade, i m^3
C = samlet brennoljevolum.

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

$O_{MB} = 0,7\ O_{MB(0)} + 0,3\ O_{MB(2,5)}$

der:

$O_{MB(0)}$ = midlere utstrømning for 0 m tidevannsforhold, og
$O_{MB(2,5)}$ = midlere utstrømning for minus 2,5 m tidevannsforhold, i m^3.

.4 Midlere utstrømning for sideskade O_{MS} skal beregnes som følger:

$$O_{MS} = \sum_1^n P_{S(i)}\ O_{S(i)}\ [m^3]$$

der:

i = representer hver brennoljetank under vurdering,
n = samlet antall brennoljetanker,
$P_{S(i)}$ = sannsynligheten for at brennoljetank i gjennomhulles ved sideskade, beregnet i samsvar med nr. 11.6 i denne regelen,
$O_{S(i)}$ = utstrømningen, i m^3, fra sideskade på brennoljetank i, som forutsettes å være lik samlet volum i brennoljetank i ved 98 % fylling.

.5 Midlere utstrømning for bunnskade skal beregnes for hvert tidevannsforhold

.1 $O_{MB(0)} = \sum_1^n P_{S(i)}\ O_{S(i)}\ C_{DB(i)}\ [m^3]$

der:

i = representer hver brennoljetank under vurdering,
n = samlet antall brennoljetanker,
$P_{B(i)}$ = sannsynligheten for penetrering av brennoljetank i ved bunnskade, beregnet i samsvar med nr. 11.7 i denne regelen,
$O_{B(i)}$ = utstrømningen fra brennoljetank i, i m^3, beregnet i samsvar med nr. 11.5.3 i denne regelen, og
$C_{DB(i)}$ = faktor for å ta hensyn til oppsamling av olje, som definert i nr. 11.5.4.

.2 $O_{MB(2,5)} = \sum_1^n P_{S(i)}\ O_{S(i)}\ C_{DB(i)}\ [m^3]$

der:

i, n, $P_{B(i)}$ og $C_{DB(i)}$ = som definert i punkt .1 ovenfor
$O_{B(i)}$ = utstrømningen fra brennoljetank i, i m^3, etter tidevannsendring.

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

.1 Skipet skal forutsettes grunnstøtt med null trim og krengning, med grunnstøtt dypgående før tidevannsendring lik partiell lastelinjedypgående d_P.

.2 Brennoljenivået etter skade skal beregnes slik:

$$h_F = \frac{(d_p + t_c - Z_l)\rho_s}{\rho_n}$$

der: h_F = høyden på brennoljeoverflaten over Z_1, i m,
t_C = tidevannsendring, i m. Reduksjoner i tidevann skal uttrykkes som negative verdier,
Z_1 = høyden av laveste punkt i brennoljetanken over grunnlinjen, i m,
ρ_S = sjøvannets egenvekt, som skal forutsettes å være 1 025 kg/m^3, og
ρ_n = brennoljens nominelle tetthet, som definert i 11.2.3.

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

$$O_{B(i)} = H_W \cdot A$$

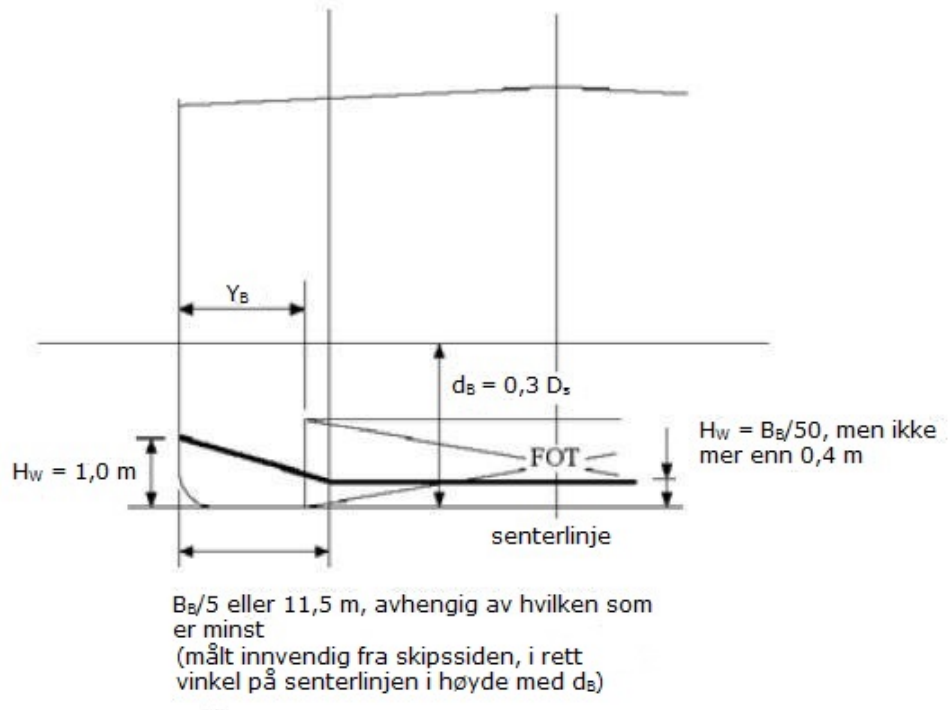
der:

H_W = 1,0 m, når YB = 0
H_W = B_B/50, men ikke mer enn 0,4 m, når Y_B er større enn B_B/5 eller 11,5 m, avhengig av hvilken som er minst
«H_W» skal måles oppover fra flat bunnlinje midtskips. I overgangen av slagområdet og på steder uten en klart definert overgang av slaget, skal H_W måles fra en linje som er parallell med flatbunnen midtskips, som vist for avstanden «h» i figur 1.

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

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

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



Figur 3 - Dimensjoner for beregning av minste oljeutstrømning

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

$C_{DB(i)}$ = 0,6 for brennoljetanker som avgrenses nedenfra av rom som ikke inneholder olje,

$C_{DB(i)}$ = 1 ellers.

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

.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

der:
P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa}) = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i langskipssonen som avgrenses av X_a og X_f,
P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl}) = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i den vertikale sonen som avgrenses av Z_l og Z_u,
P_{ST} = (1 - P_{Sy}) = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg tverrskips ut over grensen definert av y,

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Su} og P_{Sl} skal bestemmes ved lineær interpolasjon ut fra sannsynlighetstabellen for sideskade fastsatt i 11.6.3, og P_{Sy} skal beregnes ut fra formlene fastsatt i 11.6.3, der:

P_{Sa} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge aktenfor plasseringen X_a/L,
P_{Sf} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge forut for plasseringen X_f/L,
P_{Sl} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge under tanken,
P_{Su} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge over tanken, og
P_{Sy} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge utenbords for tanken.

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

X_a = langskips avstand fra aktre endepunkt for L til akterste punkt på det aktuelle rommet, i m,
X_f = langskips avstand fra aktre endepunkt for L til forreste punkt på det aktuelle rommet, i m,
Z_l = vertikal avstand fra grunnlinje i riss til laveste punkt på det aktuelle rommet, i m. Når Z_l er større enn D_S, skal Z_l antas å være D_S,
Z_u = vertikal avstand fra grunnlinje i riss til høyeste punkt på det aktuelle rommet, i m. Når Z_u er større enn D_S, skal Z_u antas å være D_S, og
y = minste horisontale avstand målt vinkelrett på senterlinjen mellom det aktuelle rommet og ytterkledningen, i meter[5].

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

.3 Sannsynlighetstabell for sideskade

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

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

P_{Sy} skal beregnes som følger:

$$P_{Sy} = \left(\frac{24{,}96-199{,}6y}{B_S}\right)\left(\frac{y}{B_S}\right) \qquad \text{for } \frac{y}{B_S} \le 0{,}05$$

$$P_{Sy} = 0{,}749 + \left(5 - 44{,}4\left(\frac{y}{B_S} - 0{,}05\right)\left(\frac{y}{B_S}\right) - 0{,}05\right) \qquad \text{for } 0{,}05 < \frac{y}{B_S} < 0{,}1$$

$$P_{Sy} = 0{,}888 + 0{,}56\left(\frac{y}{B_S} - 0{,}1\right) \qquad \text{for } \frac{y}{B_S} \ge 0{,}1$$

P_{Sy} skal ikke være større enn 1.

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

.1 $P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$

der: P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba}) = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i langskipssonen som avgrenses av X_a og X_f,
P_{BT} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs}) = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i tverrskipssonen som avgrenses av Y_p og Y_s, og
P_{BV} = (1 - P_{Bz}) = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg vertikalt over grensen definert av z,

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp} og P_{Bs} skal bestemmes av lineær interpolasjon ut fra sannsynlighetstabellen for bunnskade fastsatt i 11.7.3, og P_{Bz} skal beregnes ut fra formlene fastsatt i 11.7.3, der:

P_{Ba} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge akter for plasseringen X_a/L,
P_{Bf} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge foran plasseringen X_f/L,
P_{Bp} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge til babord for tanken,
P_{Bs} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge til styrbord for tanken, og
P_{Bz} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge under tanken.

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

X_a og X_f som definert i 11.6.2,

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

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

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

.3 Sannsynlighetstabell for bunnskade

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

P_{Bz} skal beregnes som følger:

$P_{Bz} = \left(14{,}5 - \frac{67z}{D_s}\right)\left(\frac{z}{D_s}\right)$ for $\frac{z}{D_s} \leq 0{,}1$

$P_{Bz} = 0{,}78 + 1{,}1\left(\frac{z}{D_s} - 0{,}1\right)$ for $\frac{z}{D_s} > 0{,}1$

P_{Bz} skal ikke være større enn 1.

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

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

Regel 13 Standard landtilkobling

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

Standarddimensjoner for flenser til landtilkoblinger

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

DEL B - UTSTYR

Regel 14 Oljefiltreringsutstyr

1 Unntatt som fastsatt i nr. 3 i denne regelen, skal ethvert skip med bruttotonnasje 400 eller mer, men mindre enn 10 000, være utstyrt med oljefiltreringsutstyr som oppfyller kravene i nr. 6 i denne regelen. Ethvert slikt skip som kan slippe ut ballastvann oppbevart på brennoljetanker i samsvar med regel 16.2 i sjøen, skal oppfylle kravene i nr. 2 i denne regelen.

2 Unntatt som fastsatt i nr. 3 i denne regelen, skal ethvert skip med bruttotonnasje 10 000 eller mer, være utstyrt med oljefiltreringsutstyr som oppfyller kravene i nr. 7 i denne regelen.

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

4 Administrasjonen skal sikre at skip med bruttotonnasje under 400 så langt som praktisk mulig er utstyrt for å oppbevare olje eller oljeholdige blandinger om bord eller for å slippe dem ut i samsvar med kravene i regel 15.6 i dette vedlegget.[6]

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

.1 ethvert skip som utelukkende brukes på sjøreiser innenfor spesielle områder eller i arktiske farvann, eller

.2 ethvert skip som er sertifisert etter De internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer (eller annet innenfor disse reglenes virkeområde med hensyn til størrelse og

[6] Jf. § 6 i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

konstruksjon) som brukes i rutetrafikk med ventetid som ikke overstiger 24 timer, og som omfatter forflytningsreiser uten passasjerer/last for disse skipene,

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

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

.2 alt oljeholdig lensevann oppbevares om bord for deretter å leveres til mottaksanlegg,

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

.4 Det internasjonale sertifikatet for hindring av oljeforurensning når dette er påkrevd, har påtegning om at skipet utelukkende brukes i reiser innenfor spesielle områder eller i arktiske farvann eller er godkjent som hurtiggående fartøyer i henhold til denne regelen, i en fast rute som er identifisert, og

.5 avfallsmengden som er levert og tidspunktet for levering, samt til hvilken havn avfallet er levert er ført i oljedagboken del I.

6 Oljefiltreringsutstyret nevnt i nr. 1 i denne regelen, skal være av en konstruksjon som er godkjent av administrasjonen, og skal være slik at det sikrer at ethvert utslipp av en oljeholdig blanding i sjøen etter at den har gått gjennom systemet, har et oljeinnhold som ikke overstiger 15 ppm. Ved vurdering av konstruksjonen til slikt utstyr, skal administrasjonen ta hensyn til spesifikasjonen som organisasjonen har anbefalt.[7]

7 Oljefiltreringsutstyr nevnt i nr. 2 i denne regelen, skal oppfylle kravene i nr. 6 i denne regelen. Det skal i tillegg være utstyrt med en alarm som viser når dette nivået ikke kan opprettholdes. Systemet skal også være utstyrt med ordninger som sikrer at ethvert utslipp av oljeholdige blandinger stoppes automatisk når oljeinnholdet i avløpsvannet overstiger 15 ppm. Ved vurdering av konstruksjonen til slikt utstyr og godkjenninger, skal administrasjonen ta hensyn til spesifikasjonen som organisasjonen har anbefalt.[8]

DEL C KONTROLL AV DRIFTSMESSIGE OLJEUTSLIPP

Regel 15 Kontroll av oljeutslipp

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

A. Utslipp utenfor spesielle områder, unntatt i arktiske farvann

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

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

2 Ethvert utslipp i sjøen av olje eller oljeholdige blandinger fra skip med en bruttotonnasje 400 eller mer er forbudt, unntatt når alle følgende vilkår er oppfylt:

.1 skipet er underveis,

.2 den oljeholdige blandingen bearbeides gjennom et oljefiltreringsutstyr som oppfyller kravene i regel 14 i dette vedlegget,

.3 oljeinnholdet i avløpsvannet uten fortynning overstiger ikke 15 ppm,

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

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

B. Utslipp i spesielle områder

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

.1 skipet er underveis,

.2 den oljeholdige blandingen bearbeides gjennom et oljefiltreringsutstyr som oppfyller kravene i regel 14.7 i dette vedlegget,

.3 oljeinnholdet i avløpsvannet uten fortynning overstiger ikke 15 ppm,

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

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

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

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

C. Krav til skip med bruttotonnasje under 400 i alle områder, unntatt Antarktisområdet og arktiske farvann

6 Når det gjelder skip med bruttotonnasje under 400, skal olje og alle oljeholdige blandinger enten oppbevares om bord for påfølgende avlevering til mottaksanlegg, eller slippes ut i sjøen i samsvar med følgende bestemmelser:

.1 skipet er underveis,

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

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

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

D. Alminnelige krav

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

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

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

Regel 16 Atskillelse av olje og vannballast og frakt av olje i forpiggtanker

1 Unntatt som fastsatt i nr. 2 i denne regelen, skal det ikke fraktes ballastvann i noen brennoljetank i skip levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.2, med bruttotonnasje 4000 eller mer, unntatt oljetankskip, og i oljetankskip levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.2, med bruttotonnasje 150 eller mer.

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

3 I et skip med bruttotonnasje 400 eller mer som det er inngått byggekontrakt om etter 1. januar 1982 eller, i fravær av en byggekontrakt, hvis kjøl er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn etter 1. juli 1982, skal brennolje ikke fraktes i en forpiggtank forut for kollisjonsskottet.

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

Regel 17 Oljedagbok, del I - Maskinromoperasjoner

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

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

.1 fylling av ballast på eller rengjøring av brennoljetanker,

.2 uttømming av forurenset ballastvann eller spylevann fra brennoljetanker,

.3 oppsamling og disponering av oljerester (slam);

.4 utslipp over bord eller disponering på annen måte av lensevann som har samlet seg i maskinrom, og

.5 bunkring av brennolje eller smøreolje i bulk.

3 I tilfelle av slike utslipp av olje eller oljeholdig blanding som er nevnt i regel 4 i dette vedlegget, eller i tilfelle av utilsiktet eller annet uvanlig oljeutslipp som ikke er unntatt ved nevnte regel, skal

det i oljedagboken del I skrives en redegjørelse for omstendighetene rundt og årsakene til utslippet.

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

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

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

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

KAPITTEL 4 KRAV TIL LASTOMRÅDET I OLJETANKSKIP

DEL A - KONSTRUKSJON

Regel 18 Segregerte ballasttanker

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

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

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

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

$$d_m = 2{,}0 + 0{,}02L$$

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.3 Produkttankskipet skal være utstyrt med et oljemålingsinstrument godkjent av administrasjonen på grunnlag av spesifikasjoner anbefalt av organisasjonen, for å gjøre det mulig å kontrollere oljeinnholdet i ballastvann som slippes ut.[9]

[9] Når det gjelder oljemålingsinstrumenter montert på oljetankskip bygget før 2. oktober 1986, vises det til «Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.393(X). Når det gjelder oljemålingsinstrumenter som inngår i overvåkings- og kontrollsystemer for utslipp, montert på oljetankskip bygget 2. oktober 1986 eller senere, vises det til «Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.586(14). Når det gjelder oljemålingsinstrumenter montert på oljetankskip hvis kjøl er strukket eller som er på et tilsvarende

.4 Ethvert produkttankskip som opererer med tanker forbeholdt ren ballast, skal være utstyrt med en instruksjonsbok for tanker forbeholdt ren ballast[10], med en detaljert beskrivelse av systemet og spesifikasjoner for driftsmåtene. En slik instruksjonsbok skal være til administrasjonens tilfredsstillelse og skal inneholde alle opplysninger oppført i spesifikasjonene nevnt i nr. 8.2 i denne regelen. Hvis det gjøres en endring som berører systemet med tanker forbeholdt ren ballast, skal instruksjonsboken revideres tilsvarende.

Oljetankskip kvalifisert som oljetankskip med segregerte ballasttanker

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

Oljetankskip levert 1. juni 1982 eller tidligere med spesielle ballastarrangementer

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

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

.1 driftsprosedyrer og ballastarrangementer er godkjent av administrasjonen,

.2 det oppnås enighet mellom administrasjonen og regjeringene i de aktuelle havnestatene som er parter i konvensjonen, om når kravene til dypgående og trim er oppfylt gjennom en driftsprosedyre, og

.3 Det internasjonale sertifikat for hindring av oljeforurensning er påtegnet slik at det viser at oljetankskipet opererer med spesielle ballastarrangementer.

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

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

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

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

Beskyttet plassering av segregerte ballastrom

byggetrinn 1. januar 2005 eller senere, vises det til «Revised Guidelines and specifications», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.108(49).

[10] Se standardformularet for instruksjonsboken i resolusjon A.495(XII).

12 Beskyttet plassering av segregerte ballastrom.

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

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

$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$

der:

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

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

L_t = lengde i meter mellom lastetankenes forre og aktre ytterpunkter,

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

D = dybde i riss i meter, målt vertikalt fra toppen av kjølen til toppen av fribordsdekksbjelken i borde midtskips. På skip som har runde dekkshjørner, skal dybde i riss måles til skjæringspunktet for de projiserte linjene fra dekk og ytre hudkledning, idet linjene forlenges som om dekkshjørnet skulle være av vinkelformet konstruksjon

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

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

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

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

$J_{redusert} = \left[J - \left(a - \frac{O_C + O_S}{4O_A}\right)\right]$ eller 0,2, med anvendelse av den største verdien

der:

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

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

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

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

O_c = som definert i regel 25.1.1 i dette vedlegget,

O_s = som definert i regel 25.1.2 i dette vedlegget,

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

15 Ved bestemmelse av PA_c og PA_s for segregerte ballasttanker og andre rom enn oljetanker, skal følgende gjelde:

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

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

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

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

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

2 Alle oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer skal:

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

.2 eventuelt oppfylle kravene i regel 28.7.

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

.1 Vingtanker eller -rom

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

w = 0,5 + DW/20 000 (m), eller

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

Minsteverdien for w = 1,0 m.

.2 Dobbeltbunntanker eller -rom

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

h = B/15 (m) eller

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

Minsteverdien for h = 1,0 m.

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

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

.4 Ballasttankenes samlede kapasitet

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

.5 Lensebrønner i lastetanker

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

.6 Røropplegg for ballast- og lastetanker

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

4 Følgende får anvendelse på dobbeltbunntanker eller –rom:

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

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

der:

h_c = høyde i meter på lasten som er i berøring med bunnplaten

ρ_c = største lastetetthet i kg/m^3

d_n = minste driftsdypgående i meter ved enhver forventet lastetilstand

ρ_s = egenvekten av sjøvann i kg/m^3

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

f = sikkerhetsfaktor = 1,1

g = standard økning av tyngdekraften (9,81 m/s^2)

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

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

5 Andre metoder for konstruksjon og bygging av oljetankskip kan også godtas som alternativer til kravene fastsatt i nr. 3 i denne regelen, forutsatt at slike metoder sikrer minst samme grad av beskyttelse mot oljeforurensning ved kollisjon eller grunnstøting, og at de har prinsippgodkjennelse fra Miljøvernkomiteen på grunnlag av retningslinjer som organisasjonen har utarbeidet[11].

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

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

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

med en minsteverdi for h = 0,76 m,

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

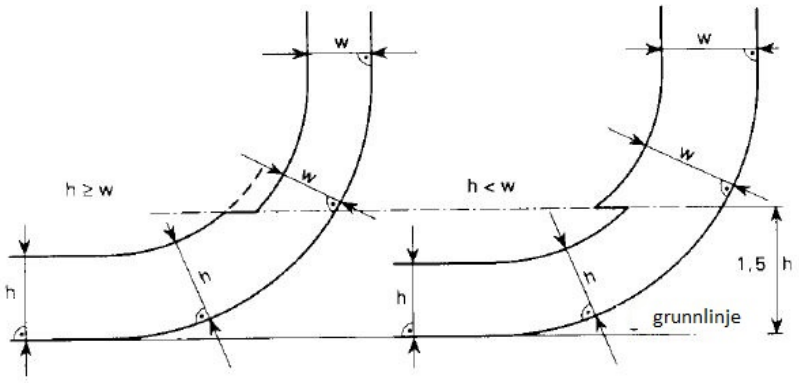
.2 være utstyrt med lastetanker som er plassert slik at kapasiteten til hver lastetank ikke overstiger 700 m^3, med mindre vingtankene eller -rommene er plassert i samsvar med nr. 3.1 i denne regelen, slik at de er i samsvar med følgende:

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

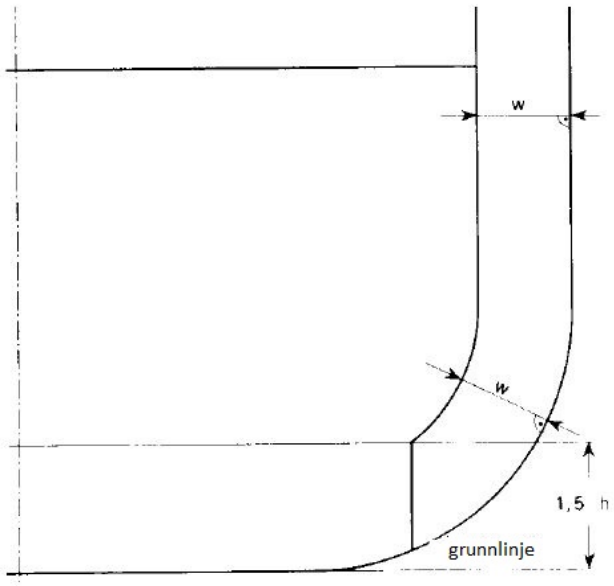
7 Det skal ikke fraktes olje i noe rom som ligger forut for et kollisjonsskott plassert i samsvar med regel II-1/11 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med endringer. Et oljetankskip som ikke er pålagt å ha kollisjonsskott i samsvar med nevnte regel, skal ikke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

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

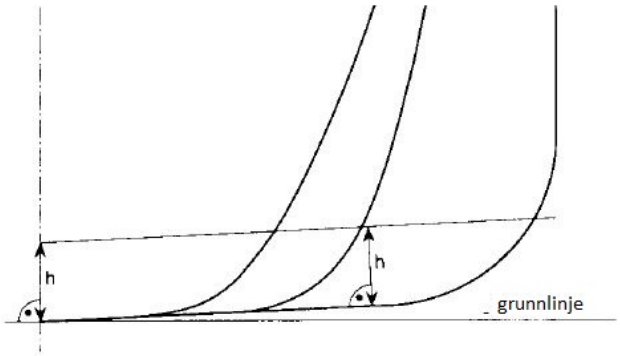
[11] Det vises til «Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers», vedtatt av Miljøvernkomiteen i organisasjonen ved resolusjon MEPC.110(49).



Figur 1 - Avgrensningslinjer for lastetank



Figur 2 - Avgrensningslinjer for lastetank



Figur 3 - Avgrensningslinjer for lastetank

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

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

.1 få anvendelse på oljetankskip på 5 000 tonn dødvekt eller mer som er levert før 6. juli 1996, som definert i regel 1.28.5 i dette vedlegget, og

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

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

2 I denne regelen gjelder følgende definisjoner:

.1 «Tung dieselolje» betyr dieselolje som ikke er destillater, der et volum på mer enn 50 prosent utdestilleres ved en temperatur som ikke overstiger 340 ºC når dette prøves ved metoden som godtas av organisasjonen[12].

.2 «Tyngre brennoljer» betyr tunge destillater eller rester fra råolje eller blandinger av slike materialer som er beregnet på bruk som brennstoff for varme- eller kraftproduksjon, og som er av en kvalitet som er likeverdig med spesifikasjonen som godtas av organisasjonen[13].

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

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

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

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

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

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

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

Kategori for oljetankskip	Dato eller år
Kategori 1	5. april 2005 for skip levert 5. april 1982 eller tidligere[14] 2005 for skip levert etter 5. april 1982
Kategori 2 og Kategori 3	5. april 2005 for skip levert 5. april 1977 eller tidligere[15] 2005 for skip levert etter 5. april 1977, men før 1. januar 1978 2006 for skip levert i 1978 og 1979 2007 for skip levert i 1980 og 1981 2008 for skip levert i 1982 2009 for skip levert i 1983 2010 for skip levert i 1984 eller senere

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

.1 skipet var i bruk 1. juli 2001,

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

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

.4 en slik fortsatt drift ikke strekker seg ut over datoen som er 25 år[16] fra skipets leveringsdato.

6 Et oljetankskip i kategori 2 eller 3 som er 15 år eller eldre regnet fra leveringsdatoen, skal være i samsvar med «Condition Assessment Scheme», vedtatt av Miljøvernkomiteen ved resolusjon MEPC.94(46) med endringer, forutsatt at slike endringer vedtas[17], trer i kraft og får virkning i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen angående prosedyren ved endring av et tillegg til et vedlegg.

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

8 .1 Administrasjonen i en part i denne konvensjonen som tillater anvendelse av nr. 5 i denne regelen, eller tillater, midlertidig opphever, tilbakekaller eller avviser anvendelse av nr. 7 i denne regelen på et skip som har rett til å føre dens flagg, skal umiddelbart oversende opplysninger om

[14] EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56m (forordning (EF) 417/2002 med endringer): Årsdagen i 2003 for skip som levert i 1980 eller tidligere, årsdagen i 2004 for skip som er levert i 1981, årsdagen i 2005 for skip som er levert i 1982 eller senere.

[15] EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56m (forordning (EF) 417/2002 med endringer): Årsdagen i 2003 for skip som er levert i 1975 eller tidligere, årsdagen i 2004 for skip som er levert i 1976, årsdagen i 2005 for skip som er levert i 1977

[16] EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56m (forordning (EF) 417/2002 med endringer): Eller til årsdagen for leveringsdatoen i 2015, alt etter hvilken som kommer først.

[17] EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56m (forordning (EF) 417/2002 med endringer) artikkel 5: skipet skal overholde kravene i tilstandsvurderingsordningen (CAS).

dette til organisasjonen, for distribusjon til partene i denne konvensjonen, til deres orientering og slik at de eventuelt kan treffe hensiktsmessige tiltak.

.2 En part i denne konvensjonen skal ha rett til å nekte anløp i havner eller offshoreterminaler under dens jurisdiksjon, for oljetankskip som drives i samsvar med bestemmelsene i:[18]

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

.2 nr. 7 i denne regelen.

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

Regel 21 Hindring av oljeforurensning fra oljetankskip som frakter tunge oljer som last

1 Denne regelen skal:

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

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

2 I denne regelen menes med «tunge oljer»:

.1 råolje med en densitet ved 15 ºC på mer enn 900 kg/m^3,

.2 annen olje enn råolje med enten en densitet ved 15 ºC på mer enn 900 kg/m^3 eller en kinematisk viskositet ved 50 ºC på mer enn 180 mm^2/s, eller

.3 bitumen, tjære og deres emulsjoner.

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

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

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

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

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

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

.1 skipet var i bruk 4. desember 2003,

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

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

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

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

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

7 Administrasjonen til en part i denne konvensjonen kan frita et oljetankskip på 600 tonn dødvekt eller mer som frakter tunge oljer som last, fra bestemmelsene i denne regelen hvis oljetankskipet:

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

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

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

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

Regel 22 Beskyttelse av bunn i pumperom

1 Denne regelen får anvendelse på oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer bygget 1. januar 2007 eller senere.

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

h = B/15 (m) eller

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

Minsteverdien for h = 1 m.

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

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

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

Regel 23 Funksjon ved utilsiktet utstrømning av olje

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

2 I denne regelen gjelder følgende definisjoner:

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

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

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

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

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

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

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

.1 For oljetankskip på 5 000 tonn dødvekt (DWT) eller mer, skal den midlere parameteren for oljeutstrømning være som følger:

$O_M \leq 0{,}015$	for $C \leq 200\,000$ m^3
$O_M \leq 0{,}012 + (0{,}003/200\,000)\,(400\,000\text{-}C)$	for $200\,000$ m$^3 < C < 400\,000$ m^3
$O_M \leq 0{,}012$	for $C \geq 400\,000$ m^3

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

$O_M \leq 0{,}021$	for $C \leq 100\,000\ m^3$
$O_M \leq 0{,}015 + (0{,}006/100\,000)\ (200\,000\text{-}C)$	for $100\,000\ m^3 < C \leq 200\,000\ m^3$

der:

O_M = midlere parameter for oljeutstrømning.
C = samlet volum av oljelast i m^3 ved at 98 % full tank

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

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

.1 når det ikke finnes langskipsskott i lastetankene:

$(0{,}5\frac{b_i}{B} + 0{,}1)L$ men skal ikke overstige 0,2L

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

$(0{,}25\frac{b_i}{B} + 0{,}15)L$

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

.1 for vinglastetanker: 0,2L

.2 for senterlastetanker:

.1 hvis $\frac{b_i}{B} \geq 0{,}2$L: 0,2L

.2 hvis $\frac{b_i}{B} < 0{,}2$L:

.1 når det ikke finnes langskipsskott i senterlinjen:

$(0{,}5\frac{b_i}{B} + 0{,}1)L$

.2 når det finnes langskipsskott i senterlinjen:

$(0{,}25\frac{b_i}{B} + 0{,}15)L$

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

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

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

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

.3 Skipet skal forutsettes å være lastet til lastelinjedypgående d_s uten trim eller krengning.

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

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

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

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

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

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

$O_M = (0{,}4O_{MS} + 0{,}6O_{MB}) / C$

der:

O_{MS} = midlere utstrømning for sideskade, i m^3, og
O_{MB} = midlere utstrømning for bunnskade, i m^3.

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

$O_{MB} = 0{,}7O_{MB(0)} + 0{,}3O_{MB(2,5)}$

der:

$O_{MB(0)}$ = midlere utstrømning for 0 m tidevannsforhold, og
$O_{MB(2.5)}$ = midlere utstrømning for minus 2,5 m tidevannsforhold, i m^3.

6 Midlere utstrømning for sideskade O_{MS} skal beregnes som følger:

$$O_{MS} = C_3 \sum_{i}^{n} P_{s(i)}\, O_{s(i)} \qquad (m^3)$$

der:

i = representerer hver berørte lastetank,

n = samlet antall lastetanker,

$P_{S(i)}$ = sannsynligheten for at lastetank i gjennomhulles ved sideskade, beregnet i samsvar med nr. 8.1 i denne regelen,

$O_{S(i)}$ = utstrømningen i m^3 ved sideskade i lastetank i, som forutsettes å være lik det samlede volumet i lastetank i som er 98 % full, med mindre det gjennom anvendelse av retningslinjene nevnt i regel 19.5 er påvist at et betydelig lastevolum vil være tilbake, og

C_3 = 0,77 for skip som har to langskipsskott i lastetankene, forutsatt at disse skottene er kontinuerlige i hele lastblokken og $P_{s(i)}$ utregnes i samsvar med denne regelen. C_3 er lik 1,0 for alle andre skip eller når $P_{s(i)}$ utregnes i samsvar med nr. 10 i denne regelen.

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

.1 $$O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} \ (m^3)$$

der:

i = representerer hver berørte lastetank,

n = samlet antall lastetanker,

$P_{B(i)}$ = sannsynligheten for at lastetank i gjennomhulles ved bunnskade, beregnet i samsvar med nr. 9.1 i denne regelen,

$O_{B(i)}$ = utstrømningen fra lastetank i, i m^3, beregnet i samsvar med nr. 7.3 i denne regelen, og

$C_{DB(i)}$ = faktor for å ta hensyn til oppsamling av olje, som definert i nr. 7.4 i denne regel

.2 $$O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}) \ (m^3)$$

der:

i, n, $P_{B(i)}$ og $C_{DB(i)}$ = som definert i underpunkt .1 ovenfor,

$O_{B(i)}$ = utstrømningen fra lastetank i, i m^3, etter tidevannsendring

.3 Oljeutstrømningen $O_{B(i)}$ for hver lasteoljetank skal beregnes på grunnlag av trykkbalanseprinsipper, i samsvar med følgende forutsetninger:

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

.2 Lastenivået etter skade skal beregnes slik:

$$h_c = \frac{(d_s + t_c - Z_l)(\rho_s) - \frac{1000p}{g}}{\rho_n}$$

der:

h_c = lasteoljens høyde over Z_l, i meter,

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

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

ρ_s = sjøvannets egenvekt, som skal forutsettes som 1,025 kg/m^3,

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

g = økning av tyngdekraften, settes til 9,81 m/s^2, og

ρ_n = lasteoljens nominelle densitet, beregnet i samsvar med nr. 4.4 i denne regelen.

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

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

$C_{DB(i)}$ = 0,6 for lastetanker som avgrenses nedenfra av rom som ikke inneholder olje,

$C_{DB(i)}$ = 1,0 for lastetanker som avgrenses av bunnplatene.

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

.1 $P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$

der:

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$ = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i langskipssonen som avgrenses av X_a og X_f,

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$ = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i den vertikale som avgrenses av Z_l og Z_u, og

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$ = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg tverrskips ut over grensen definert av y,

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Sl}, P_{Su} og P_{Sy} skal bestemmes ved lineær interpolasjon ut fra sannsynlighetstabellen for sideskade fastsatt i nr. 8.3 i denne regelen, der:

P_{Sa} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge aktenfor plasseringen X_a/L,

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

P_{Sl} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge under tanken,

P_{Su} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge over tanken, og

P_{Sy} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge utenbords for tanken.

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

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

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

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

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

y = minste horisontale avstand målt vinkelrett på senterlinjen mellom det aktuelle rommet og ytterkledningen, i m,[19]

.3 Sannsynlighetstabell for sideskade

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_S	P_{Sl}	Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0.117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0.167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0.25	0.217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0.30	0.267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0.35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0.55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0.60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{Sy} skal beregnes slik:

$P_{Sy} = (24,96 - 199,6y/B_s)(y/B_s)$ for $y/B_s \leq 0,05$
$P_{Sy} = (0,749 + \{5 - 4,44/y/B_s - 0,05)\}(y/B_s - 0,05)$ for $0,05 < y/B_s < 0,1$
$P_{Sy} = 0,888 + 0,56(y/B_s - 0,1)$ for $y/B_s \geq 0,1$

P_{Sy} skal ikke være større enn 1.

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

.1 $P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$

der:

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

P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{ba} = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i langskipssonen som avgrenses av X_a og X_f,

P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg inn i tverrskipssonen som avgrenses av Y_p og Y_s, og

P_{BV} = 1 - P_{Bz} = sannsynligheten for at skaden vil strekke seg vertikalt over grensen definert av z,

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}, P_{Bs} og P_{Bz} skal bestemmes ved lineær interpolasjon ut fra sannsynlighetstabellen for bunnskade fastsatt i nr. 9.3 i denne regelen, der:

P_{Ba} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge aktenfor plasseringen X_a/L,
P_{Bf} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge foran plasseringen X_f/L,
P_{Bp} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge til babord for tanken,
P_{Bs} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge til styrbord for tanken,
P_{Bz} = sannsynligheten for at skaden i sin helhet vil ligge under tanken.

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

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

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

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

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

.3 Sannsynlighetstabell for bunnskade

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

P_{Bz} skal beregnes slik:

$P_{Bz} = (14,5 - 67z/D_s)(z/D_s)$ for $z/D_s \leq 0,1$,

$P_{Bz} = 0,78 + 1,1(z/D_s - 0,1)$ for $z/D_s > 0,1$.

P_{Bz} skal ikke være større enn 1.

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

.1 Sannsynlighetene nevnt i 8 og 9 ovenfor, kan beregnes mer presist ved anvendelse av hypotetiske underavdelinger.[20]

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

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

11 Følgende bestemmelser får anvendelse på røropplegg:

.1 Rørledninger som går gjennom lastetanker i en avstand mindre enn $0,30B_s$ fra skipssiden, eller mindre enn $0,30D_s$ fra skipets bunn, skal være utstyrt med ventiler eller lignende

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

lukkeinnretninger på stedet der de går inn i en lastetank. Disse ventilene skal holdes stengt i sjøen til enhver tid når tankene inneholder lasteolje, bortsett fra at de kan åpnes når det bare gjelder overføring av last som er nødvendige for viktige lasteoperasjoner.

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

Regel 24 Skadeforutsetninger

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

.1 Sideskade:

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

.2 Bunnskade:

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

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

Regel 25 Hypotetisk oljeutstrømning

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

.1 Ved sideskade:

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \qquad (I)$$

.2 Ved bunnskade:

$$O_s = 1/3(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \qquad (II)$$

der:

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

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

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

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

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

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

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

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

$S_i = 1 - l_i/l_c$

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

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

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

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

Røropplegg som betjener slike brønner skal, hvis det er installert innenfor dobbeltbunnen, være utstyrt med ventiler eller andre lukkeinnretninger plassert ved tilknytningspunktet til tanken som betjenes, for å hindre oljeutstrømning hvis det oppstår skade på røropplegget. Slikt røropplegg skal være installert så høyt oppe fra bunnplatene som mulig. Disse ventilene skal holdes stengt i sjøen til enhver tid når tanken inneholder oljelast, bortsett fra at de kan åpnes når det bare gjelder overføring av last som er nødvendige for å trimme skipet.

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

$$O_s = 1/4(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(III)}$$

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

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

Regel 26 Begrensninger av lastetankers størrelse og arrangement

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

1. alle oljetankskip med bruttotonnasje 150 eller mer levert etter 31. desember 1979, som definert i regel 1.28.2, og

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

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

.2 et tankskip som begge følgende vilkår gjelder for:

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

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

oppfylle bestemmelsene i denne regelen.

2 Lastetankene på oljetankskip skal være av slik størrelse og slikt arrangement at den hypotetiske utstrømningen O_c eller O_s beregnet i samsvar med bestemmelsene i regel 25 i dette vedlegget ikke på noe punkt i skipets lengde overstiger 30 000 m^3 eller 400 $\sqrt[3]{DW}$, med anvendelse av den største verdien, men ikke i noe tilfelle over 40 000 m^3.

3 Volumet av en hvilken som helst vingtank for lasteolje på et oljetankskip skal ikke overstige 75 prosent av grensene for den hypotetiske oljeutstrømningen nevnt i nr. 2 i denne regelen. Volumet av en hvilken som helst sentertank for lasteolje skal ikke overstige 50 000 m^3. For oljetankskip med segregerte ballasttanker som definert i regel 18 i dette vedlegget, kan det tillatte volumet av en vingtank for lasteolje beliggende mellom to segregerte ballasttanker som hver har større lengde enn l_c, likevel økes til maksimumsgrensen for hypotetisk oljeutstrømning, forutsatt at vingtankenes bredde er større enn t_c.

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

.1 når det ikke finnes langskipsskott i lastetankene:

$\left(0{,}5\frac{b_i}{B}+0{,}1\right)L$ men skal ikke overstige 0,2L

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

$$\left(0{,}25\frac{b_i}{B}+0{,}15\right)L$$

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

.1 for vinglastetanker: 0,2L

.2 for senterlastetanker:

.1 hvis $\frac{b_i}{B}$ er lik eller større enn en femdel: 0,2L

.2 hvis $\frac{b_i}{B}$ er mindre enn en femdel:

.1 når det ikke finnes langskipskott i senterlinjen:

$\left(0{,}5\frac{b_i}{B}+0{,}1\right)L$

.2 når det finnes langskipsskott i senterlinjen:

$\left(0{,}25\frac{b_i}{B}+0{,}15\right)L$

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

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

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

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

Regel 27 Intaktstabilitet

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

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

.1 I havn skal initialmetasenterhøyden GM_o, korrigert for den frie overflaten målt ved 0° krengning, være minst 0,15 m,

.2 I sjøen gjelder følgende kriterier:

.1 arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) skal være minst 0,055 meterradianer opp til θ = 30° krengevinkel, og minst 0,09 meterradianer opp til θ = 40° eller annen fyllingsvinkel θ_f[21] hvis denne vinkelen er mindre enn 40°. I tillegg skal arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) mellom 30° og 40° krengevinkel eller mellom 30° og θ_f hvis denne vinkelen er mindre enn 40°, være minst 0,03 meterradianer,

.2 rettende arm (GZ) skal være minst 0,20 m ved en krengevinkel lik eller større enn 30°,

.3 største rettende arm skal inntreffe ved en krengevinkel som helst er større enn 30°, men som er minst 25°, og

.4 initialmetasenterhøyden GM_o, korrigert for fri overflate målt ved 0° krengning, skal være minst 0,15 m.

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

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

.1 er godkjent av administrasjonen,

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

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

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

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

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

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

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

Regel 28 Oppdeling og skadestabilitet

[21] θ_f er den krengevinkelen der åpninger i skrogets overbygninger eller dekkshus som ikke kan lukkes værtett, blir neddykket. Ved anvendelse av dette kriteriet behøver små åpninger der det ikke kan finne sted progressiv fylling, ikke betraktes som åpne.

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

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

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

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

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

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

.1 Sideskade:

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

.2 Bunnskade:

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

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

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

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

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

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

.6 Alle oljetankskip skal utstyres med et stabilitetsinstrument som er i stand til å verifisere samsvar med intakt- og skadestabilitetskravene, og som er godkjent av administrasjonen, idet det tas hensyn til kvalitetsstandardene anbefalt av organisasjonen[22]:

.1 oljetankskip bygget før 1. januar 2016 skal oppfylle denne regelen ved det første planlagte fornyelsestilsynet av skipet etter 1. januar 2016, men ikke senere enn 1. januar 2021,

.2 uten hensyn til kravene i nr. .1, er det ikke nødvendig å erstatte et stabilitetsinstrument installert på en oljetanker bygget før 1. januar 2016 gitt at det er i stand til å verifisere samsvar med intakt- og skadestabilitet til administrasjonens tilfredshet, og

.3 for kontrollformål nevnt i regel 11 skal administrasjonen utstede et godkjenningsdokument for stabilitetsinstrumentet.

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

3 Oljetankskip skal anses å overholde kriteriene til skadestabilitet hvis følgende krav er oppfylt:

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

[22] Det vises til del B, kapittel 4, av det internasjonale regelverket for intaktstabilitet 2008 (2008 IS-koden), med endringer; "Guidelines for the Approval of Stability Instruments" (MSC.1/Circ.1229), vedlegg, avsnitt 4, med endringer; og de tekniske standardene definert i del 1 av "Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers" (MSC.1/Circ.1461).

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

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

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

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

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

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

.2 Fyllingsgradene som antas for rom som fylles på grunn av skade, skal være som følger:

Rom	*Fyllingsgrad*
Bestemt for forråd	0,60
Anvendt til innredning	0,95
Anvendt til maskineri	0,85
Tomrom	0,95
Beregnet på forbruksvæsker	0–0,95[23]
Beregnet på andre væsker	0–0,95[24]

.3 Oppdriften av enhver overbygning direkte over sideskaden skal ses bort fra. De delene av overbygninger som ikke er fylt og som ligger utenfor skadens utstrekning, kan det likevel tas hensyn til, forutsatt at de er atskilt fra det skadede rommet ved vanntette skott, og at kravene i underpunkt .3.1 i denne regelen med hensyn til disse intakte rommene, oppfylles. Hengslede vanntette dører kan godtas i vanntette skott i overbygningen.

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

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

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

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

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

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

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

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

.1 langskips utstrekning:

.1 skip på 75 000 tonn dødvekt eller mer:

0,6L målt fra forre perpendikulærlinje,

.2 skip på mindre enn 75 000 tonn dødvekt:

0,4L målt fra forre perpendikulærlinje,

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

.3 vertikal utstrekning: brudd på ytre skrog.

Regel 29 Slopptanker

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regel 30 Pumpe-, rør- og utslippsarrangementer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

.1 i havner eller ved offshoreterminaler, eller

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

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

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

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

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

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

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

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

.2 slike delstrømarrangementer oppfyller kravene fastsatt av administrasjonen, og disse kravene skal inneholde minst alle bestemmelsene i «Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges», vedtatt av organisasjonen[25].

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

[25] Se tillegg 4 til Enhetlige fortolkninger.

DEL B UTSTYR

Regel 31 Overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp

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

2 Ved vurdering av konstruksjonen av oljemålingsinstrumentet som skal innarbeides i systemet, skal administrasjonen ta hensyn til den spesifikasjonen som er anbefalt av Organisasjonen.[26] Systemet skal være utstyrt med en registreringsinnretning som kontinuerlig registrerer utslippet i liter per nautisk mil og total mengde som slippes ut, eller oljeinnholdet og utslippshastigheten. Denne registreringen skal kunne identifiseres med klokkeslett og dato og skal oppbevares i minst tre år. Overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp skal tre i funksjon når det forekommer utslipp av avløpsvann i sjøen, og skal være slik at det sikrer at ethvert utslipp av oljeholdig blanding automatisk stanses når momentanhastigheten på utslipp av olje overstiger det som er tillatt i henhold til regel 34 i dette vedlegget. Enhver svikt i dette overvåknings- og kontrollsystemet skal stanse utslippet. I tilfelle av svikt i overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp kan en manuelt betjent alternativ metode brukes, men enheten med feil skal settes i funksjonsdyktig stand så snart som mulig. Med forbehold for tillatelse fra havnestatsmyndigheten kan et tankskip med defekt overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp foreta én ballastreise før det går til reparasjonshavn.

3 Overvåknings- og kontrollsystemet for oljeutslipp skal være konstruert og installert i samsvar med retningslinjene og spesifikasjonene for overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp for oljetankskip, utarbeidet av organisasjonen[27]. Administrasjonen kan godta slike særlige arrangementer som er beskrevet i retningslinjene og spesifikasjonene.

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

Regel 32 Olje/vann-sjiktmåler[28]

Med forbehold for bestemmelsene i nr. 4 og 5 i regel 3 i dette vedlegget, skal oljetankskip med bruttotonnasje 150 eller mer være utstyrt med effektive olje/vann-sjiktmålere som er godkjent av administrasjonen for rask og nøyaktig bestemmelse av olje/vann-sjiktet i slopptankene, og de

---

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

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

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

skal være tilgjengelige for bruk i andre tanker der separering av olje og vann foretas, hvorfra det er meningen å slippe ut avseparert vann direkte.

Regel 33 Krav til råoljespyling

1 Alle råoljetankskip på 20 000 tonn dødvekt eller mer levert etter 1. juni 1982, som definert i regel 1.28.4, skal være utstyrt med et rengjøringssystem for lastetankene der det brukes råoljespyling. Administrasjonen skal sikre at systemet fullt ut er i samsvar med kravene i denne regelen innen ett år etter at tankskipet første gang ble tatt i bruk til råoljefrakt, eller innen utløpet av den tredje reisen med frakt av råolje som egner seg til råoljespyling, med anvendelse av det som inntreffer sist.

2 Installasjoner for råoljespyling samt tilhørende utstyr og arrangementer skal være i samsvar med kravene fastsatt av administrasjonen. Slike krav skal omfatte minst alle bestemmelsene i «Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems», vedtatt av organisasjonen[29]. Når et skip i samsvar med nr. 1 i denne regelen ikke er pålagt å være, men er utstyrt med råoljespylingsutstyr, skal det være i samsvar med sikkerhetsaspektene i ovennevnte spesifikasjoner.

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

DEL C – KONTROLL AV DRIFTSMESSIGE OLJEUTSLIPP

Regel 34 Kontroll av oljeutslipp

A. Utslipp utenfor spesielle områder unntatt i arktiske farvann

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

.1 tankskipet befinner seg ikke i et spesielt område,

.2 tankskipet befinner seg mer enn 50 nautiske mil fra nærmeste land,

.3 tankskipet er underveis,

.4 momentanhastigheten på utslipp av oljeinnhold overstiger ikke 30 liter per nautiske mil,

.5 den samlede mengden olje som slippes ut i sjøen, overstiger, for tankskip levert 31. desember 1979 eller tidligere som definert i regel 1.28.1, ikke 1/15 000 av den samlede mengden av den bestemte lasten som resten var en del av, og for tankskip levert etter 31. desember 1979 som definert i regel 1.28.2, 1/30 000 av den samlede mengden av den bestemte lasten som resten var en del av, og

.6 tankskipet har i drift et overvåknings- og kontrollsystem for oljeutslipp og et slopptankarrangement som kreves i henhold til regel 29 og 31 i dette vedlegget.

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

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

B. Utslipp i spesielle områder

3 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 4 i denne regelen, skal ethvert utslipp i sjøen av olje eller oljeholdige blandinger fra lasteområdet på et oljetankskip være forbudt i et spesielt område[30].

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

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

C. Krav til oljetankskip med bruttotonnasje under 150

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

D. Alminnelige krav

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

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

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

Regel 35 Råoljespyleoperasjoner

1 Alle oljetankskip som opererer med systemer for råoljespyling, skal være utstyrt med en drifts- og utstyrshåndbok[31] som gir en detaljert beskrivelse av systemet og utstyret og angir prosedyrer for bruk av det. En slik håndbok skal være til administrasjonens tilfredsstillelse og skal inneholde alle opplysninger oppført i spesifikasjonene nevnt i nr. 2 i regel 33 til dette vedlegget. Hvis det gjøres en endring som berører råoljespylesystemet, skal drifts- og utstyrshåndboken revideres tilsvarende.

[30] Se regel 38.6.

[31] Det vises til «Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual», vedtatt av Miljøvernkomiteen i organisasjonen ved resolusjon MEPC.3(XII), endret ved resolusjon MEPC.81(43).

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

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

Regel 36 Oljedagbok, del II – Last-/ballastoperasjoner

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

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

.1 lasting av oljelast,

.2 intern overføring av oljelast underveis,

.3 lossing av oljelast,

.4 fylling av ballast på lastetanker og tanker forbeholdt ren ballast,

.5 rengjøring av lastetanker, herunder råoljespyling,

.6 utslipp av ballast, unntatt fra segregerte ballasttanker,

.7 utslipp av vann fra slopptanker,

.8 stenging av alle aktuelle ventiler eller lignende innretninger etter utslipp fra slopptanker,

.9 stenging av ventiler som er nødvendige for å isolere tanker forbeholdt ren ballast fra last- og strippeledninger eller utslipp fra slopptanker, og

.10 disponering av rester.

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

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

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

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

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

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

9 For oljetankskip med bruttotonnasje under 150 som opererer i samsvar med regel 34.6 i dette vedlegget, bør en hensiktsmessig oljedagbok utarbeides av administrasjonen.

KAPITTEL 5 HINDRING AV FORURENSNING I FORBINDELSE MED EN HENDELSE SOM MEDFØRER OLJEFORURENSNING

Regel 37 Skipsberedskapsplan for oljeforurensning

1 Alle oljetankskip med bruttotonnasje 150 eller mer, og alle skip med bruttotonnasje 400 eller mer som ikke er oljetankskip, skal ha om bord en skipsberedskapsplan mot oljeforurensning som er godkjent av administrasjonen.

2 En slik plan skal være utarbeidet på grunnlag av retningslinjene[32] som organisasjonen har utarbeidet og skal skrives på skipsførerens og offiserenes arbeidsspråk. Planen skal minst bestå av:

.1 rapporteringsprosedyren som skipsføreren eller andre personer med ansvar for skipet skal følge ved en hendelse som medfører oljeforurensning, som fastsatt i artikkel 8 og protokoll I i denne konvensjonen, på grunnlag av retningslinjene utarbeidet av organisasjonen,[33]

.2 listen over myndigheter eller personer som skal kontaktes ved hendelser som medfører oljeforurensning,

.3 en detaljert beskrivelse av de tiltakene som umiddelbart skal treffes av personer om bord for å redusere eller få kontroll med oljeutslipp i forbindelse med hendelsen, og

.4 prosedyrene og kontaktstedet på skipet for samordning av tiltak om bord med nasjonale og lokale myndigheter ved bekjempelse av forurensningen.

3 Når det gjelder skip som regel 17 i vedlegg II til denne konvensjonen også får anvendelse på, kan en slik plan kombineres med skipsberedskapsplanen mot havforurensning fra skadelige flytende stoffer som kreves i henhold til regel 17 i vedlegg II til denne konvensjonen. I så fall skal en slik plan betegnes som «skipsberedskapsplan for havforurensning».

[32] Det vises til «Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon MEPC.54(32), endret ved resolusjon MEPC.86(44).

[33] Det vises til «General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements», herunder «Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.851(20), som endret ved resolusjon MEPC.138(53).

4 Alle oljetankskip på 5000 tonn dødvekt eller mer skal ha hurtig adgang til landbasert programvare for beregning av skadestabilitet og gjenværende konstruksjonsstyrke.

KAPITTEL 6 MOTTAKSANLEGG[34]

Regel 38 Mottaksanlegg

A. Mottaksanlegg utenfor spesielle områder

1 Hver konvensjonsparts regjeringer forplikter seg til å sikre at det på oljelasteplasser, i reparasjonshavner og i andre havner der skip har oljerester de skal losse, finnes anlegg til å motta slike rester og oljeholdige blandinger som oppsamles fra oljetankskip og andre skip, som er tilstrekkelige[35] til å dekke behovene til de skipene som bruker dem, uten å unødig forsinke skipene.

2 Mottaksanlegg i samsvar med nr. 1 i denne regelen skal finnes i:

.1 alle havner og terminaler der råolje lastes i oljetankskip når slike tankskip umiddelbart før ankomst har fullført en ballastreise på høyst 72 timer eller høyst 1200 nautiske mil,

.2 alle havner og terminaler der det lastes annen olje enn råolje i bulk, med en gjennomsnittsmengde på mer enn 1000 tonn per dag,

.3 alle havner som har reparasjonsverksteder for skip, eller tankrenseanlegg,

.4 alle havner og terminaler som tar imot skip utstyrt med tank(er) for oljerester (slam) som fastsatt i regel 12 i dette vedlegget,

.5 alle havner med hensyn til oljeholdig lensevann og andre rester som ikke kan slippes ut i samsvar med regel 15 og 34 i dette vedlegget og nr. 1.1.1 i del II-A i Polarkoden, og

.6 alle lastehavner for bulklaster, med hensyn til oljerester fra kombinasjonsskip som ikke kan slippes ut i samsvar med regel 34 i dette vedlegget.

3 Mottaksanleggenes kapasitet skal være som følger:

.1 Lasteterminaler for råolje skal ha tilstrekkelige mottaksanlegg til å motta olje og oljeholdige blandinger som ikke kan slippes ut i samsvar med bestemmelsene i regel 34.1 i dette vedlegget, fra alle oljetankskip på reiser som beskrevet i nr. 2.1 i denne regelen.

.2 Lastehavner og -terminaler nevnt i nr. 2.2 i denne regelen, skal ha tilstrekkelige mottaksanlegg til å motta olje og oljeholdige blandinger som ikke kan slippes ut i samsvar med bestemmelsene i regel 34.1 i dette vedlegget, fra oljetankskip som laster annen olje enn råolje i bulk.

.3 Alle havner som har reparasjonsverksteder for skip, eller tankrenseanlegg, skal ha tilstrekkelige mottaksanlegg til å motta alle rester og oljeholdige blandinger som finnes om bord, til disponering fra skip før de anløper slike verksteder eller anlegg.

.4 Alle anlegg som finnes i havner og terminaler i henhold til nr. 2.4 i denne regelen, skal være tilstrekkelige til å motta alle rester som er oppbevart om bord i samsvar med regel 12 i

[34] Jf. forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning kapittel 20.

[35] Det vises til resolusjon MEPC.83(44) «Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities».

dette vedlegget, fra alle skip som med rimelighet kan antas å anløpe slike havner og terminaler.

.5 Alle anlegg som finnes i havner og terminaler i henhold til denne regelen, skal være tilstrekkelige til å motta oljeholdig lensevann og andre rester som ikke kan slippes ut i samsvar med regel 15 i dette vedlegget og nr. 1.1.1 i del II-A i Polarkoden.

.6 Anleggene som finnes i lastehavner for bulklaster, skal eventuelt ta hensyn til de spesielle problemene til kombinasjonsskip.

4 Små utviklingsøystater (SIDS, Small Island Developing States) kan oppfylle kravene i nr. 1 til 3 i denne regelen ved regionale ordninger, når slike ordninger, på grunn av disse statenes unike omstendigheter, er den eneste praktiske måten å oppfylle disse kravene på. Parter som deltar i en regional ordning, skal utarbeide en plan for regionale mottaksanlegg (RRFP, Regional Reception Facilities Plan), der det tas hensyn til retningslinjene som organisasjonen har utviklet.

Regjeringen i hver part som deltar i ordningen, skal samrå seg med organisasjonen for oversendelse til partene i denne konvensjonen:

.1 hvordan RRFP-en tar hensyn til retningslinjene,

.2 opplysninger om de identifiserte regionale mottakssentrene for skipsavfall (RSWRC, Regional Ships Waste Reception Centres) og

.3 opplysninger om havner med kun begrensede fasiliteter.

B. Mottaksanlegg i spesielle områder

5 Regjeringen i hver konvensjonspart som har kystlinje som grenser til et hvilket som helst spesielt område, skal sikre at alle oljelasteterminaler og reparasjonshavner innenfor det spesielle området er utstyrt med anlegg som er tilstrekkelige til mottak og behandling av alt forurenset ballast- og tankspylevann fra oljetankskip. I tillegg skal alle havner innenfor det spesielle området være utstyrt med tilstrekkelige[36] mottaksanlegg for andre rester og oljeholdige blandinger fra alle skip. Slike anlegg skal ha tilstrekkelig kapasitet til å dekke behovene til de skipene som bruker dem, uten å unødig forsinke skipene.

6 Små utviklingsøystater (SIDS, Small Island Developing States) kan oppfylle kravene i nr. 4 i denne regelen ved regionale ordninger, når slike ordninger, på grunn av disse statenes unike omstendigheter, er den eneste praktiske måten å oppfylle disse kravene på. Parter som deltar i en regional ordning, skal utarbeide en plan for regionale mottaksanlegg (RRFP, Regional Reception Facilities Plan), der det tas hensyn til retningslinjene som organisasjonen har utviklet.

Regjeringen i hver part som deltar i ordningen, skal samrå seg med organisasjonen for oversendelse til partene i denne konvensjonen:

.1 hvordan RRFP-en tar hensyn til retningslinjene,

.2 opplysninger om de identifiserte regionale mottakssentrene for skipsavfall (RSWRC, Regional Ships Waste Reception Centres) og

.3 opplysninger om havner med kun begrensede fasiliteter.

7 Hver konvensjonsparts regjering som under sin jurisdiksjon har innløp til farvann med lav dybdekontur som kan nødvendiggjøre redusert dypgående ved at det slippes ut ballast, skal sikre

[36] Se resolusjon MEPC.83(44) «Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities».

at det finnes anlegg som nevnt i nr. 4 i denne regelen, men med opplysning om at skip som er pålagt å slippe ut rester eller forurenset ballast, kan oppleve en viss forsinkelse.

8 Med hensyn til Rødehavsområdet, Golfområdet[37], Adenbuktområdet og Omanområdet av Arabiahavet:

.1 Hver berørte part skal underrette organisasjonen om de tiltakene som er truffet i henhold til bestemmelsene i nr. 4 og 5 i denne regelen. Når organisasjonen har mottatt tilstrekkelig mange underretninger, skal den fastsette en dato for ikrafttredelse av utslippskravene i regel 15 og 34 i dette vedlegget for det aktuelle området. Organisasjonen skal underrette alle parter om datoen som er fastsatt slik, senest tolv måneder før denne datoen.

.2 I tidsrommet mellom denne konvensjonens ikrafttredelsesdato og datoen som er fastsatt slik, skal skip mens de seiler i det spesielle området, oppfylle kravene i regel 15 og 34 i dette vedlegget med hensyn til utslipp utenfor spesielle områder.

.3 Etter en slik dato skal oljetankskip som laster i havner i disse spesielle områdene der slike anlegg ennå ikke finnes, også fullt ut oppfylle kravene i regel 15 og 34 i dette vedlegget når det gjelder utslipp i spesielle områder. Oljetankskip som seiler inn i disse spesielle områdene for å laste, skal likevel treffe alle tiltak for å kunne seile inn i området med bare ren ballast om bord.

.4 Etter den datoen da kravene for det aktuelle spesielle området trer i kraft, skal hver part underrette organisasjonen om alle tilfeller der anleggene påstås å være utilstrekkelige, for oversendelse til alle berørte parter.

.5 Minst de mottaksanleggene som er fastsatt i nr. 1, 2 og 3 i denne regelen, skal være på plass ett år etter ikrafttredelsesdatoen for denne konvensjonen.

9 Uten hensyn til nr. 4, 5 og 6 i denne regelen, får følgende bestemmelser anvendelse på Antarktisområdet:

.1 Hver konvensjonsparts regjering i hvis havner skip avgår underveis til eller ankommer fra Antarktisområdet, forplikter seg til å sørge for at det så snart som praktisk mulig finnes tilstrekkelige mottaksanlegg for mottak av alle oljerester (slam), forurenset ballast, tankspylevann og andre oljeholdige rester og blandinger fra alle skip, uten å forårsake unødig forsinkelse, i samsvar med behovene til de skipene som bruker dem.

.2 Hver konvensjonsparts regjering skal sikre at alle skip som har rett til å føre partens flagg, før de seiler inn i Antarktisområdet er utstyrt med én eller flere tanker om bord med tilstrekkelig kapasitet til oppbevaring av alle oljerester (slam), forurenset ballast, tankspylevann og andre oljeholdige rester og blandinger mens de opererer i området, og at det har inngått avtale om å slippe ut slike oljeholdige rester til et mottaksanlegg etter at de har forlatt området.)

C. Alminnelige krav

8 Hver part skal underrette organisasjonen om alle tilfeller der anleggene fastsatt i denne regelen påstås å være utilstrekkelige, for oversendelse til de berørte partene.

KAPITTEL 7 - SÆRLIGE KRAV TIL FASTE ELLER FLYTENDE PLATTFORMER

[37] MEPC vedtok, ved resolusjon MEPC.168(56), at utslippskravene for det spesielle området Golfområdet fastsatt i regel 15 og 34 i dette vedlegget skulle tre i kraft 1. august 2008.

Regel 39 Særlige krav til faste eller flytende plattformer

1 Denne regelen får anvendelse på faste eller flytende plattformer, herunder boreplattformer, flytende produksjons-, lagrings- og losseenheter (FPSO) som brukes til offshoreproduksjon og -lagring av olje, og flytende lagringsenheter (FSU) som brukes til offshorelagring av produsert olje.

2 Faste eller flytende plattformer, når de brukes i leting, utvinning og tilknyttet viderebehandling til havs av mineralressurser fra havbunnen, og andre plattformer, skal oppfylle de kravene i dette vedlegget som får anvendelse på skip med bruttotonnasje 400 eller mer, unntatt oljetankskip, bortsett fra at:

.1 de skal så langt som praktisk mulig være utstyrt med de installasjonene som kreves i regel 12 og 14 i dette vedlegget,

.2 de skal føre et register over alle operasjoner som medfører utslipp av olje eller oljeholdige blandinger, i et format som er godkjent av administrasjonen, og

.3 med forbehold for bestemmelsene i regel 4 i dette vedlegget, skal utslipp i sjøen av olje eller oljeholdig blanding være forbudt, unntatt når oljeinnholdet i utslippet uten fortynning ikke overstiger 15 ppm.

3 Ved kontroll av overholdelse av dette vedlegget når det gjelder plattformer som er konfigurert som FPSO-er eller FSU-er, bør administrasjonen i tillegg til kravene i nr. 2 ta hensyn til retningslinjene som organisasjonen har utarbeidet.[38]

KAPITTEL 8 HINDRING AV FORURENSNING UNDER OVERFØRING AV OLJELAST MELLOM OLJETANKSKIP TIL SJØS

Regel 40 Virkeområde

1 Reglene i dette kapittelet gjelder oljetankskip på 150 bruttotonn og derover som deltar i overføringen av oljelast mellom oljetankskip til sjøs (STS-operasjoner) og STS-operasjoner utført 1. april 2012 eller senere. Imidlertid skal STS-operasjoner utført før denne datoen, men etter administrasjonens godkjennelse av STS-planen som kreves under regel 41.1, utføres i henhold til STS-operasjonsplanen så langt det er mulig.

2 Reglene i dette kapittelet skal ikke gjelde oljeoverføringsoperasjoner forbundet med faste eller flytende plattformer inkludert borerigger, FPSO-er (Floating production, storage and offloading) som benyttes for offshore produksjon og lagring av olje, og flytende lagringsenheter (FSU) som benyttes for offshore lagring av produsert olje.

3 Reglene i dette kapittelet gjelder ikke bunkringsoperasjoner.

4 Reglene i dette kapittelet gjelder ikke STS-operasjoner som er nødvendig for sikkerheten til et skip eller for å redde liv til sjøs, eller for å bekjempe konkrete forurensningshendelser for å minimere skaden fra forurensning.

5 Reglene i dette kapittelet gjelder ikke STS-operasjoner hvor ett av skipene involvert er et krigsskip, et støttefartøy for marinen eller andre skip som eies eller drives av en stat og som for tiden kun benyttes for statlig, ikke-kommersiell tjeneste. Imidlertid må hver stat sikre, ved å iverksette passende tiltak som ikke hindrer operasjoner eller operasjonelle evner for slike skip

[38] Se resolusjon MEPC.139(53) «Guidelines for the application of MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs».

slik at STS-operasjoner kan gjennomføres på en måte som samsvarer, så langt praktisk mulig, med dette kapittelet.

Regel 41 Generelle regler om sikkerhet og beskyttelse av det marine miljø

1 Ethvert oljetankskip som er involvert i STS-operasjoner skal ha en plan om bord som beskriver hvordan STS-operasjoner skal gjennomføres (STS-operasjonsplan) ikke senere enn datoen for det første årlige tilsynet, mellomliggende tilsynet eller fornyelsestilsynet for skipet som utføres 1. januar 2011 eller senere. Ethvert oljetankskips STS-operasjonsplan skal godkjennes av administrasjonen. STS-operasjonsplanen skal være på skipets arbeidsspråk.

2 I utviklingen av STS-operasjonsplanen skal beste praksis-retningslinjer fastsatt av Organisasjonen tas i betraktning.[39] STS-operasjonsplan kan inkorporeres i et eksisterende sikkerhetsstyringssystem som krevet av kapittel IX i Den internasjonale konvensjon for sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med endringer, hvis dette kravet gjelder det konkrete oljetankskipet.

3 Ethvert oljetankskip som omfattes av dette kapittelet og som deltar i STS-operasjoner, skal følge dets STS-operasjonsplan.

4 Personen som er i overordnet rådgivende kontroll i en STS-operasjon skal være kvalifisert til å utføre alle relevante oppgaver, tatt i betraktning kvalifikasjonene som står i beste praksis retningslinjer for STS-operasjoner fastsatt av Organisasjonen.

5 Oppgaver[40] over STS-operasjoner skal beholdes om bord i tre år og være lett tilgjengelig for inspeksjon av en part til denne konvensjonen.

Regel 42 Meddelelse [41]

1 Ethvert oljetankskip som omfattes av dette kapittelet og som planlegger å gjennomføre STS-operasjoner innenfor territorialfarvannet eller den eksklusive økonomiske sonen til en part i konvensjonen, skal meddele denne part ikke mindre enn 48 timer før de planlagte STS-operasjonene. Når, i eksepsjonelle tilfeller, all den informasjon som er spesifisert i nr. 2 ikke er tilgjengelig 48 timer i forveien, skal oljetankskipet som losser oljelasten, meddele parten i denne konvensjonen ikke mindre enn 48 timer i forveien at en STS-operasjon vil finne sted og at informasjonen spesifisert i nr. 2 vil bli skaffet til veie så snart som mulig.

2 Meddelelsen spesifisert i denne regelens nr. 1[42] skal omfatte følgende som et minimum:

.1 navn, flagg, kallesignal, IMO-nummer og antatt ankomsttidspunkt for oljetankskipene som skal delta i STS-operasjoner;

.2 dato, klokkeslett og geografisk posisjon ved starten av de planlagte STS-operasjonene;

---

[39] IMOs «Manual on Oil Pollution, Section 1, Prevention» med endringer, og ICS og OCIMF «Ship to ship Transfer Code, Petroleum», fjerde utgave, 2005.

[40] Revidert vedlegg I av MARPOL kapittel 3 og 4 (resolusjon MEPC.117(52)), krav til registrering av bunkrings- og oljelastoverføringsoperasjoner i Oljedagboken, og alle oppgaver som kreves i henhold til STS-operasjonsplanen.

[41] Denne regelen er gjennomført i Kystverkets forskrift 20.12.2010 nr 1782 om meldeplikt for oljetankere over 150 bruttotonn som skal foreta STS-operasjoner i Norges økonomiske sone

[42] Det nasjonale operasjonelle kontaktpunktet som oppført i dokument MSC-MEPC.6/Circ.9 av 31. desember 2010 eller dets etterfølgende endringer.

.3 om STS-operasjonene skal gjennomføres til ankers eller underveis;

.4 oljetype og mengde;

.5 STS-operasjonenes planlagte varighet;

.6 identifikasjon av og kontaktinformasjon til ansvarlig operatør eller av den personen som har det overordnede ansvaret for STS-operasjonen; og

.7 bekreftelse på at oljetankskipet har en STS-operasjonsplan om bord som er i henhold til kravene i regel 41.

3 Hvis det antatte ankomsttidspunktet for et oljetankskip til området der STS-operasjonene skal finne sted, endres med mer enn seks timer, skal skipsfører, rederiet eller skipets agent angi et revidert ankomsttidspunkt til parten til denne konvensjonen spesifisert i denne regelens nr. 1.

KAPITTEL 9 SÆRKRAV FOR BRUK OG FRAKT AV OLJER I ANTARKTISOMRÅDET

Regel 43 Særkrav for bruk og frakt av oljer i Antarktisområdet

1 Med unntak av fartøy som deltar i operasjoner for å sikre skip eller i en søk- og redningsaksjon, er frakt i bulk som last, bruk som ballast eller frakt og bruk som drivstoff av følgende:

.1 råoljer som har en densitet ved 15 °C større enn 900 kg/m³;

.2 oljer, bortsett fra råoljer, som har en densitet ved 15 °C større enn 900 kg/m³ eller en kinematisk viskositet ved 50 °C større enn 180 mm²/s; eller

.3 bitumen, tjære og deres emulsjoner,

forbudt i Antarktisområdet, som definert i vedlegg I, regel 1.11.7.

2 Når tidligere operasjoner har inkludert frakt eller bruk av oljer listet opp i nr. 1.1 til 1.3 i denne regelen, er det ikke krav om rensing eller skylling av tanker eller rørledninger.

KAPITTEL 10 VERIFISERING AV SAMSVAR MED BESTEMMELSENE I DENNE KONVENSJONEN

Regel 44 Anvendelse

Parter skal bruke bestemmelsene i III-koden ved utførelsen av deres plikter og ansvar etter dette vedlegget.

Regel 45 Verifisering av samsvar

1 Hver part skal være underlagt periodiske revisjoner utført av organisasjonen i henhold til revisjonsstandarden for å verifisere samsvar med og gjennomføring av dette vedlegget.

2 Organisasjonens generalsekretær skal ha ansvar for administreringen av revisjonsordningen, basert på retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[43].

3 Hver part skal ha ansvar for å legge til rette for utførelsen av revisjonen og implementeringen av et tiltaksprogram for å håndtere resultatene, basert på retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[44].

4 Revisjon av alle parter skal

.1 være basert på en generell tidsplan utarbeidet av organisasjonens generalsekretær, som tar hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[45], og

.2 utføres med periodiske mellomrom, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[46].

KAPITTEL 11 DET INTERNASJONALE REGELVERKET FOR SKIP SOM OPERERER I POLARE FARVANN

Regel 46 Definisjoner

I dette vedlegget gjelder følgende definisjoner:

1 «Polarkoden» betyr Det internasjonale regelverket for skip som opererer i polare farvann, som består av en innledning og delene I-A og II-A og delene I-B og II-B, som vedtatt ved resolusjon MSC.385(94) og MEPC.264(68), med eventuelle endringer, forutsatt at:

.1 endringer i de miljørelaterte bestemmelsene i innledningen og kapittel 1 i del II-A i Polarkoden vedtas, trer i kraft og iverksettes i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen om framgangsmåten ved endring av et tillegg til et vedlegg, og

.2 endringer i del II-B av Polarkoden vedtas av miljøvernkomiteen i samsvar med dennes framgangsmåter.

2 «Arktiske farvann» betyr de farvann som er lokalisert nord av en linje fra 58° 00,0' nordlig bredde og 042° 00,0' vestlig lengde til 64° 37,0' nordlig bredde, 035° 27,0' vestlig lengde og derfra av en kompasslinje til 67° 03,9' nordlig bredde, 026° 33,4' vestlig lengde og derfra av en kompasslinje til 70° 49,56' nordlig bredde og 008° 59,61' vestlig lengde (Sørkapp, Jan Mayen) og langs sørkysten av Jan Mayen til 73° 31,6' nordlig bredde og 019° 01,0' østlig lengde ved Bjørnøya, og derfra av en stor sirkellinje til 68° 38,29' nordlig bredde og 043° 23,08' østlig lengde (Cap Kanin Nos) og herfra langs nordkysten av det asiatiske kontinentet østover til Beringstredet og derfra fra Beringstredet vestover til 60° nordlig bredde til Il'pyrskiy og langs breddesirkelen 60° nordlig bredde østover til og med Etolinstredet og derfra langs nordkysten av det nordamerikanske kontinentet så langt sør som til 60° nordlig bredde og derfra østover langs breddesirkelen 60° nordlig bredde til 056° 37,1' vestlig lengde og derfra til 58° 00,0' nordlig bredde, 042° 00,0' vestlig lengde.

3 «Polare farvann» betyr arktiske farvann og/eller Antarktisområdet.

[43] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.1067(28).

[44] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.1067(28).

[45] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.1067(28).

[46] Det vises til «Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.1067(28).

Regel 47 Anvendelse og krav

1 Dette kapittelet får anvendelse på alle skip som opererer i polare farvann.

2 Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, skal ethvert skip som omfattes av nr. 1 i denne regelen, tilfredsstille de miljørelaterte bestemmelsene i innledningen og kapittel 1 i del II-A i Polarkoden, i tillegg til andre relevante krav i dette vedlegget.

3 Ved anvendelse av kapittel 1 i del II-A av Polarkoden bør det tas hensyn til den ytterligere veiledningen i del II-B av Polarkoden.