Nedenfor gjengis den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip vedlegg I I om hindring av forurensning fra skadelige flytende stoffer i bulk (MARPOL 73/78 vedlegg I I) slik Sjøfartsdirektoratet tolker denne del av konvensjonen tatt inn i konsolidert utgave 2017 med endringer til og med resolusjon MEPC.270(69).

MARPOL VEDLEGG II

Hindring av forurensning fra skadelige flytende stoffer i bulk

KAPITTEL 1 GENERELT

Regel 1 Definisjoner

I dette vedlegget gjelder følgende definisjoner:

1 «Årsdag» betyr den dagen og måneden i hvert år som tilsvarer utløpsdatoen for det internasjonale sertifikatet for hindring av forurensning ved frakt av skadelige flytende stoffer i bulk.

2 «Tilhørende røropplegg» betyr rørledningen fra sugepunktet i en lastetank til landtilkoplingen som brukes til å losse lasten og omfatter alt røropplegg på skipet, pumper og filter som har åpen forbindelse til rørledningen for lossing av last.

3 Ballastvann

«Ren ballast» betyr ballastvann som fraktes i en tank som siden sist den ble brukt til å frakte en last som inneholdt et stoff i kategori X, Y eller Z, er grundig rengjort, og restene fra spylingen er fjernet og tanken tømt i samsvar med de relevante kravene i dette vedlegget.

«Segregert ballast» betyr ballastvann som ledes inn i en tank som er fast avsatt til frakt av ballast eller annen last enn olje eller skadelige flytende stoffer i henhold til de ulike definisjonene i vedleggene til denne konvensjonen, og som er fullstendig atskilt fra lasten og brennoljesystemet.

4 Kjemikalieregelverk

«Regelverk for kjemikalier i bulk (BCH-regelverket)» betyr regelverket for bygging og utrustning av skip som frakter farlige kjemikalier i bulk, vedtatt av organisasjonens miljøvernkomité ved resolusjon MEPC.20(22), som endret av organisasjonen, forutsatt at disse endringene vedtas og trer i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen om prosedyren ved endring av et tillegg til et vedlegg.

«Internasjonalt regelverk for kjemikalier i bulk (IBC-regelverket)» betyr det internasjonale regelverket for bygging og utrustning av skip som frakter farlige kjemikalier i bulk, vedtatt av organisasjonens miljøvernkomité ved resolusjon MEPC.19(22), som endret av organisasjonen, forutsatt at disse endringene vedtas og trer i kraft i samsvar med bestemmelsene i artikkel 16 i denne konvensjonen om prosedyren ved endring av et tillegg til et vedlegg.

5 «Vanndybde» betyr den kartlagte dybden.

6 «Underveis» betyr at skipet er underveis til sjøs på en eller flere kurser, herunder avvik fra den korteste direkte ruten, som så langt det er praktisk mulig av navigasjonsmessige hensyn, vil forårsake at et utslipp blir spredt over et så stort havområde som rimelig og praktisk mulig.

7 «Flytende stoffer» betyr stoffer med et absolutt damptrykk som ikke overstiger 0,28 mPa ved en temperatur på 37,8 °C.

8 «PA-manual» betyr driftshåndboken i samsvar med malen som er angitt i tillegg 6 til dette vedlegget.

9 «Nærmeste land». Med «fra nærmeste land» menes fra grunnlinjen som vedkommende sjøterritorium i samsvar med folkeretten beregnes fra, unntatt «fra nærmeste land» utenfor nordøstkysten av Australia som i denne konvensjonen skal være fra linjen 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.

10 «Skadelig flytende stoff» betyr et stoff som er oppgitt i kolonnen for forurensningskategori i kapittel 17 eller 18 i IBC-regelverket, eller som er foreløpig vurdert i henhold til bestemmelsene i regel 6.3 til å tilhøre kategori X, Y eller Z.

11 «ppm» betyr ml/m^3.

12 «Rest» betyr ethvert skadelig flytende stoff som er gjenværende og skal fjernes.

13 «Rest/vann-blanding» betyr rest som er tilsatt vann for et hvilket som helst formål (f.eks. spyling av tanker, fylling av ballast, spillvann).

14 Bygging av skip

14.1 «Skip som er bygget» betyr et skip hvis kjøl er strukket, eller som er på et tilsvarende byggetrinn. Et skip som er ombygd til kjemikalietankskip, skal, uten hensyn til byggedato, betraktes som et kjemikalietankskip bygget på den dato da slik ombygging ble påbegynt. Denne ombyggingsbestemmelsen får ikke anvendelse på endring av et skip som oppfyller alle de følgende vilkårene:

.1 skipet er bygget før 1. juli 1986 og

.2 skipet er sertifisert i henhold til BCH-regelverket til å frakte bare de produktene som er oppført i regelverket som stoffer som bare er forurensningsfarlige.

14.2 «Tilsvarende byggetrinn» betyr det trinnet der:

.1 bygging av et skip som kan identifiseres som et bestemt skip, begynner og

.2 montering av skipet er påbegynt og utgjør det minste av minst 50 tonn eller én prosent av den beregnede massen av alt byggemateriale.

15 Størknende/ikke-størknende

15.1 «Størknende stoff» betyr et skadelig flytende stoff som:

.1 når det gjelder et stoff med smeltepunkt på mindre enn 15 °C, holder en temperatur på mindre enn 5 °C over smeltepunktet på lossetidspunktet, eller

.2 når det gjelder stoffer med smeltepunkt på 15 °C eller mer, holder en temperatur på mindre enn 10 °C over smeltepunktet på lossetidspunktet.

15.2 «Ikke-størknende stoff» betyr et skadelig flytende stoff som ikke er et størknende stoff.

16 Tankskip

.1 «Kjemikalietankskip» betyr et skip som er bygget eller tilpasset for å frakte i bulk de flytende produktene som er oppført i kapittel 17 i IBC-regelverket.

.2 «NLS-tankskip» betyr et skip som er bygget eller tilpasset for å frakte en last av skadelige flytende stoffer i bulk, og omfatter et "oljetankskip" som definert i vedlegg I i denne konvensjonen når det er sertifisert til å frakte last eller deler av last av skadelige flytende stoffer i bulk.

17 Viskositet

.1 «Stoff med høy viskositet» betyr et skadelig flytende stoff i kategori X eller Y med en viskositet på minst 50 mPa·s ved lossetemperatur,

.2 «Stoff med lav viskositet» betyr et skadelig flytende stoff som ikke er et stoff med høy viskositet.

18 «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.

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

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

21 «Revisjonsstandard» betyr III-koden.

Regel 2 Anvendelse

1 Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt får bestemmelsene i dette vedlegget anvendelse på alle[2] skip som er sertifisert til å frakte skadelige flytende stoffer i bulk.

2 Når en last som er omfattet av bestemmelsene i vedlegg I til denne konvensjonen, fraktes i et lasterom i et NLS-tankskip, får de relevante kravene i vedlegg I til denne konvensjonen også anvendelse.

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

[2] Se forskriften § 8 for skip som brukes i støttefunksjoner i petroleumsvirksomhet offshore.

Regel 3 Unntak

1 Utslippskravene i dette vedlegget og kapittel 2 i del II-A av Polarkoden får ikke anvendelse på utslipp i sjøen av skadelige flytende stoffer eller blandinger som inneholder slike stoffer, når dette utslippet:

.1 er nødvendig av hensyn til et skips sikkerhet eller for å redde liv til sjøs, eller

.2 skyldes skade på et skip eller dets utstyr:

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

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

.3 er godkjent av administrasjonen og brukes til å bekjempe konkrete tilfeller av forurensning for å begrense skaden av forurensningen mest mulig. Et slikt utslipp må godkjennes av en regjering under jurisdiksjonen der det påtenkte utslippet vil forekomme.

Regel 4 Fritak

1 Når det gjelder endringer av føringsbetingelsene på grunn av oppgradering av kategoriseringen av et stoff, får følgende anvendelse:

.1 når en endring av dette vedlegget og IBC-regelverket og BCH-regelverket fører til forandringer i konstruksjon eller utstyr og tilbehør på grunn av oppdatering av føringsbetingelsene for visse stoffer, kan administrasjonen endre eller utsette i et visst tidsrom anvendelsen av en slik endring for skip som er bygget før endringen trådte i kraft hvis en umiddelbar anvendelse av en slik endring betraktes som urimelig eller praktisk ikke gjennomførbart. En slik lempning skal avgjøres for hvert enkelt stoff,

.2 administrasjonen som tillater en lempning i anvendelsen av en endring i henhold til dette nummer, skal framlegge for organisasjonen en rapport med nærmere opplysninger om de(t) berørte skip, laster det eller de er sertifisert til å føre, hvilken type fart hvert skip går i, og begrunnelsen for lempningen til oversendelse til partene i konvensjonen, til orientering og slik at de kan treffe eventuelle egnede tiltak, og gjengi fritaket i sertifikatet som nevnt i regel 7 eller 9 i dette vedlegget,

.3 Uten hensyn til ovennevnte kan en administrasjon frita skip fra føringsbetingelsene i henhold til regel 11 for skip som er sertifisert til å frakte identifiserte vegetabilske oljer angitt i den relevante fotnoten i kapittel 17 i IBC-regelverket, forutsatt at skipet oppfyller følgende vilkår:

.3.1 med forbehold for denne regelen skal NLS-tankskipet oppfylle alle krav til skip av type 3 som angitt i IBC-regelverket, unntatt når det gjelder plassering av lastetank,

.3.2 i henhold til denne regelen skal lastetanker være plassert med følgende avstander innenbords. Hele lastetanklengden skal være beskyttet av ballasttanker eller andre rom enn tanker som fører olje på følgende måte:

.3.2.1 vingtanker eller -rom skal arrangeres slik at lastetanker ligger innenfor ytterkledningen i riss og ingen steder i mindre avstand enn 760 mm,

.3.2.2 dobbeltbunntanker eller -rom skal arrangeres slik at avstanden mellom bunnen av lastetankene og bunnkledningen i riss målt i rett vinkel på bunnkledningen ikke er mindre enn det minste av B/15 (m) eller 2,0 m i midtlinjen. Avstanden skal minst være 1,0 meter og

.3.3 det relevante sertifikatet skal angi fritaket som er gitt.

2 Med forbehold om bestemmelsene i nr. 3 i denne regelen behøver bestemmelsene i regel 12.1 ikke å få anvendelse på skip som er bygget før 1. juli 1986, og som går i begrenset fart som fastsatt av administrasjonen, mellom:

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

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

3 Bestemmelsene i nr. 2 i denne regelen får anvendelse på skip som er bygget før 1. juli 1986 bare hvis:

.1 hver gang en tank som inneholder stoffer eller blandinger i kategori X, Y eller Z, skal spyles eller fylles med ballast, blir tanken spylt i henhold til en forvaskprosedyre som er godkjent av administrasjonen i samsvar med tillegg 6 til dette vedlegget, og tankspylevannet leveres til et mottaksanlegg,

.2 påfølgende tankspylevann eller ballastvann leveres til et mottaksanlegg eller slippes ut i sjøen i samsvar med andre bestemmelser i dette vedlegget,

.3 regjeringene i statene som er parter i denne konvensjonen, og der havnene eller terminalene nevnt ovenfor ligger, godkjenner at mottaksanleggene ved disse havnene eller terminalene er tilfredsstillende i henhold til dette nummer,

.4 når det gjelder skip som går i fart til havner eller terminaler under jurisdiksjonen til andre stater som er parter i denne konvensjonen, framlegger administrasjonen opplysninger om fritaket for organisasjonen, for oversendelse til partene i konvensjonen, til orientering og slik at de kan treffe eventuelle egnede tiltak, og

.5 sertifikatet som kreves i henhold til dette vedlegget, får en påtegning om at skipet bare brukes til slike begrensede reiser.

4 For et skip som har slike konstruksjons- og driftsegenskaper at fylling av ballast på lastetanker ikke er påkrevd og spyling av lastetanker bare er påkrevd ved reparasjon eller tørrdokksetting, kan administrasjonen tillate fritak fra bestemmelsene i regel 12, forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:

.1 skipets konstruksjon, bygging og utstyr er godkjent av administrasjonen, med hensyn til den bruken det er beregnet på,

.2 alt avløpsvann fra spyling av tankene som eventuelt utføres før reparasjon eller tørrdokksetting, leveres til et mottaksanlegg som administrasjonen har forvisset seg om at er tilfredsstillende,

.3 i sertifikatet som kreves i henhold til dette vedlegget, er det angitt:

.3.1 at hver lastetank er sertifisert for frakt av et begrenset antall stoffer som er sammenlignbare og kan fraktes vekselvis i den samme tanken uten at tanken må rengjøres i mellomtiden, og

.3.2 opplysningene om fritaket,

.4 skipet har en PA-manual som er godkjent av administrasjonen, og

.5 når det gjelder skip som går i fart til havner eller terminaler under jurisdiksjonen til andre stater som er parter i denne konvensjonen, framlegger administrasjonen opplysninger om fritaket for organisasjonen, for oversendelse til partene i konvensjonen, til orientering og slik at de kan treffe eventuelle egnede tiltak.

Regel 5 Likeverdige løsninger

1 Administrasjonen kan tillate at ethvert tilbehør, materiale, innretning eller apparat monteres i et skip som alternativ til det som er fastsatt i dette vedlegget, hvis slikt tilbehør, materiale, innretning eller apparat er minst like effektivt som det som er fastsatt i dette vedlegget. Administrasjonens fullmakt skal ikke omfatte endringer i operasjonsprosedyrer for kontroll med utslipp av skadelige flytende stoffer som likeverdige løsninger med de konstruksjons- og bygningsegenskaper som er fastsatt i reglene i dette vedlegget.

2 Den administrasjonen som tillater at et tilbehør, materiale, innretning eller apparat monteres i et skip som alternativ til det som er fastsatt i dette vedlegget, i henhold til nr. 1 i denne regelen, skal framlegge for organisasjonen opplysninger om dette for oversendelse til partene i konvensjonen, til orientering og slik at de kan treffe eventuelle egnede tiltak.

3 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 1 og 2 i denne regelen skal bygging og utrustning av tankskip for flytende gass som er sertifisert til å frakte skadelige flytende stoffer oppført i gjeldende regelverk for gasstankskip, anses å være likeverdig med bygge- og utrustningskravene i regel 11 og 12 i dette vedlegget, forutsatt at gasstankskipet oppfyller alle følgende vilkår:

.1 det har et egnethetssertifikat (Certificate of Fitness) i samsvar med gjeldende regelverk for gasstankskip som er sertifisert til å frakte flytende gass i bulk,

.2 det har et internasjonalt sertifikat for hindring av forurensning ved frakt av skadelige flytende stoffer i bulk, der det er sertifisert at gasstankskipet kan frakte bare de skadelige flytende stoffene som er identifisert og oppført i gjeldende regelverk for gasstankskip,

.3 det er utstyrt med segregerte ballasttanker,

.4 det er utstyrt med pumpe- og rørarrangement som administrasjonen anser som tilfredsstillende, og som sikrer at den mengden rester av last som er igjen i tanken og i det tilhørende røropplegget etter lossing, ikke overstiger gjeldende restmengde som fastsatt i regel 12 nr. 1, 12 nr. 2 eller 12 nr. 3, og

.5 det er utstyrt med en PA-manual godkjent av administrasjonen, som sikrer at det ikke vil forekomme noen operasjonell blanding av lasterester og vann, og at ingen lasterester vil være igjen i tanken etter at ventileringsprosedyrene fastsatt i PA-manualen er gjennomført.

KAPITTEL 2 KATEGORISERING AV SKADELIGE FLYTENDE STOFFER

Regel 6 Kategorisering og oppføring av skadelige flytende stoffer og andre stoffer

1 I reglene i dette vedlegget er skadelige flytende stoffer inndelt i fire kategorier som følger:

.1 Kategori X: Skadelige flytende stoffer som, hvis de slippes ut i sjøen etter tankspyling eller ballasttømming, anses å utgjøre en betydelig fare enten for ressurser i havet eller menneskers helse og derfor berettiger forbud mot utslipp i havmiljøet,

.2 Kategori Y: Skadelige flytende stoffer som, hvis de slippes ut i sjøen etter tankspyling eller ballasttømming, anses å utgjøre en fare enten for ressurser i havet eller menneskers helse eller forårsaker skade på rekreasjonsområder eller for annen rettmessig utnyttelse av havet og derfor berettiger begrensning av kvaliteten og mengden av utslippet i havmiljøet,

.3 Kategori Z: Skadelige flytende stoffer som, hvis de slippes ut i sjøen etter tankspyling eller ballasttømming, anses å utgjøre en mindre fare enten for ressurser i havet eller menneskers helse og derfor berettiger mindre strenge restriksjoner på kvaliteten og mengden av utslippet i havmiljøet,

.4 Andre stoffer: Stoffer angitt som OS (Other substances – Andre stoffer) i kolonnen for forurensningskategori i kapittel 18 i IBC-regelverket som er vurdert og funnet å falle utenfor kategori X, Y eller Z som definert i regel 6 nr. 1 i dette vedlegget, fordi de for tiden anses som ikke å utgjøre noen fare for ressurser i havet, menneskers helse, rekreasjonsområder eller annen rettmessig utnyttelse av havet når de slippes ut i sjøen etter tankspyling eller ballasttømming. Utslipp av spillvann eller ballastvann eller andre rester eller blandinger som kun inneholder stoffer omtalt som «andre stoffer», skal ikke være underlagt noen av kravene i vedlegget.

2 Retningslinjer til bruk ved kategorisering av skadelige flytende stoffer er gitt i tillegg 1 til dette vedlegget.

3 Der det er påtenkt å frakte et flytende stoff i bulk som ikke er kategorisert i henhold til nr. 1 i denne regelen, skal regjeringene i de konvensjonspartene som skal delta i den påtenkte operasjonen, utarbeide og bli enige om en foreløpig vurdering for den påtenkte operasjonen på grunnlag av retningslinjene nevnt i nr. 2 i denne regelen. Inntil det er oppnådd full enighet mellom de berørte regjeringene, skal stoffet ikke fraktes. Så snart som mulig, men ikke senere enn 30 dager etter at det er oppnådd enighet, skal regjeringen i produksjons- eller avskiperstaten som tar initiativ til den aktuelle avtalen, underrette organisasjonen og gi nærmere opplysninger om stoffet og den foreløpige vurderingen, for årlig oversendelse til alle parter til orientering. Organisasjonen skal føre et register over alle slike stoffer og den foreløpige vurderingen av dem til stoffene formelt inntas i IBC-regelverket.

KAPITTEL 3 TILSYN OG SERTIFISERING

Regel 7 Tilsyn og sertifisering av kjemikalietankskip

Uten hensyn til bestemmelsene i regel 8, 9 og 10 i dette vedlegget, skal kjemikalietankskip som er besiktet og sertifisert av stater som er parter i denne konvensjonen i samsvar med bestemmelsene i IBC-regelverket eller eventuelt BCH-regelverket, anses å oppfylle bestemmelsene i nevnte regler, og sertifikatet utstedt i henhold til regelverket skal ha samme virkning og godtas på samme måte som sertifikatet utstedt i henhold til regel 9 i dette vedlegget.

Regel 8 Tilsyn

1 Skip som frakter skadelige flytende stoffer i bulk, skal gjennomgå tilsynene angitt nedenfor:

.1 et førstegangstilsyn før skipet tas i bruk eller før sertifikatet som kreves i henhold til regel 9 i dette vedlegget, utstedes for første gang, som skal omfatte fullt tilsyn av skipets

konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, arrangement og materiale i den utstrekning skipet omfattes av dette vedlegget. Dette tilsynet skal være slik at det sikrer at konstruksjonen, utstyret, systemene, tilbehøret, innretningene og materialet fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i dette vedlegget,

.2 et fornyelsestilsyn med mellomrom fastsatt av administrasjonen, men som ikke overstiger fem år, unntatt når regel 10 nr. 2, regel 10 nr. 5, regel 10 nr. 6 eller regel 10 nr. 7 i dette vedlegget får anvendelse. Fornyelsestilsynet skal være slik at det sikrer at konstruksjonen, utstyret, systemene, tilbehøret, innretningene og materialet fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i dette vedlegget,

.3 et mellomliggende tilsyn innen tre måneder før eller etter den andre årsdagen eller innen tre måneder før eller etter den tredje årsdagen for sertifikatet, som skal tre i stedet for en 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 fullt ut oppfyller de gjeldende kravene i dette vedlegget og er i god stand. Slike mellomliggende tilsyn skal påtegnes på sertifikatet som er utstedt i henhold til regel 9 i dette vedlegget,

.4 et årlig tilsyn innen tre måneder før eller etter hver årsdag for sertifikatet, herunder en generell inspeksjon av konstruksjonen, utstyret, systemene, tilbehøret, innretningene og materialet nevnt i nr. 1.1 i denne regelen, for å sikre at de er vedlikeholdt i samsvar med nr. 3 i denne regelen, og at de fortsatt vil være tilfredsstillende for den bruken skipet er beregnet på. Slike årlige tilsyn skal påtegnes på sertifikatet som er utstedt i henhold til regel 9 i dette vedlegget,

.5 et tilleggstilsyn, enten generelt eller delvis, etter omstendighetene, skal foretas etter reparasjon som følge av undersøkelser fastsatt i nr. 3 i denne regelen, eller når det utføres store reparasjoner eller fornyelser. Tilsynet skal være slik at det sikrer at de nødvendige reparasjonene eller fornyelsene er effektivt utført, at materialet og den fagmessige utførelsen i slike reparasjoner eller fornyelser på alle måter er tilfredsstillende og at skipet på alle måter oppfyller kravene i dette vedlegget.

2.1 Tilsyn av skip med hensyn til håndheving av bestemmelsene i dette vedlegget skal utføres av administrasjonens tjenestemenn. Administrasjonen kan likevel overlate tilsynene enten til inspektører utnevnt for formålet eller til organisasjoner den har godkjent.

2.2 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.

2.3 En administrasjon som utnevner inspektører eller godkjenner organisasjoner til å foreta tilsyn som nevnt i nr. 2.1. i denne regelen, skal minst gi en utnevnt inspektør eller godkjent organisasjon fullmakt til å

.1 kreve reparasjon av et skip og

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

2.4 Administrasjonen skal underrette organisasjonen om de særskilte ansvarsområdene og vilkårene for fullmakten de utnevnte inspektørene eller godkjente organisasjonene har fått, for oversendelse til partene i denne konvensjonen til orientering for deres tjenestemenn.

2.5 Når en utnevnt inspektør eller godkjent organisasjon fastslår at skipets eller utstyrets 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 trussel om skade på havmiljøet, skal denne inspektøren eller organisasjonen umiddelbart påse at det treffes korrigerende tiltak og skal deretter underrette administrasjonen. Hvis slike korrigerende tiltak ikke treffes, skal sertifikatet tilbakekalles og administrasjonen skal underrettes umiddelbart, og hvis skipet er i en annen parts havn, skal vedkommende myndigheter i havnestaten også underrettes umiddelbart. Når en tjenestemann fra administrasjonen, en utnevnt inspektør eller en godkjent organisasjon har underrettet vedkommende myndigheter i havnestaten, skal regjeringen i den berørte havnestaten gi denne tjenestemannen, inspektøren eller organisasjonen all nødvendig bistand til å utføre deres plikter 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 passende reparasjonsverft som er tilgjengelig, uten å utgjøre en urimelig trussel om skade på havmiljøet.

2.6 I alle tilfeller skal den berørte administrasjon fullt ut garantere at tilsynet er fullstendig og effektivt og skal forplikte seg til å sikre de nødvendige ordningene for å oppfylle denne forpliktelsen.

3.1 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 trussel om skade på havmiljøet.

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

3.3 Hvis et skip utsettes for en ulykke 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 av skipet snarest mulig underrette administrasjonen, den godkjente organisasjonen eller den utnevnte 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 i henhold til nr. 1 i denne regelen er nødvendig. Hvis skipet er i en annen parts havn, skal skipsføreren eller eieren også umiddelbart underrette vedkommende myndigheter i havnestaten, og den utnevnte inspektøren eller godkjente organisasjonen skal påse at slik underretning er gitt.

Regel 9 Utstedelse eller påtegning av sertifikat

1 Etter et førstegangstilsyn eller fornyelsestilsyn i samsvar med bestemmelsene i regel 8 i dette vedlegget skal det utstedes et internasjonalt sertifikat for hindring av forurensning ved frakt av skadelige flytende stoffer i bulk til ethvert skip som skal frakte skadelige flytende stoffer i bulk, og som går i fart på havner eller terminaler som hører inn under jurisdiksjonen til andre parter i denne konvensjonen.

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

3.1 Regjeringen i en konvensjonspart kan på administrasjonens anmodning sørge for at et skip blir besiktet, og hvis den er forvisset om at bestemmelsene i dette vedlegget er overholdt, skal den utstede eller gi fullmakt til utstedelse av et internasjonalt sertifikat for hindring av forurensning ved frakt av skadelige flytende stoffer i bulk til skipet, og eventuelt påtegne eller gi fullmakt til påtegning av sertifikatet for skipet i samsvar med dette vedlegget.

3.2 En kopi av sertifikatet og en kopi av tilsynsrapporten skal snarest mulig sendes til administrasjonen som framsatte anmodningen.

3.3 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 godtas på samme måte som sertifikatet utstedt i henhold til nr. 1 i denne regelen.

3.4 Det skal ikke utstedes noe internasjonalt sertifikat for hindring av forurensning ved frakt av skadelige flytende stoffer i bulk til et skip som har rett til å seile under flagget til en stat som ikke er part.

4 Det internasjonale sertifikatet for hindring av forurensning ved frakt av skadelige flytende stoffer i bulk skal utarbeides i samsvar med malen som er angitt i tillegg 3 til dette vedlegget, og skal være på minst engelsk, fransk eller spansk. Hvis det også brukes et offisielt nasjonalspråk i staten som skipet har rett til å seile under flagget til, skal dette ha forrang i tilfelle av tvist eller avvik.

Regel 10 Sertifikatets varighet og gyldighet

1 Et internasjonalt sertifikat for hindring av forurensning ved frakt av skadelige flytende stoffer i bulk skal utstedes for et tidsrom som administrasjonen fastsetter, 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 i denne regelen, være gyldig fra datoen for fullført fornyelsestilsyn til en dato som ikke overstiger fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato.

2.2 Når fornyelsestilsynet fullføres etter det eksisterende sertifikatets utløpsdato, skal det nye sertifikatet være gyldig fra datoen for fullført fornyelsestilsyn til en dato som ikke overstiger 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 datoen for fullført fornyelsestilsyn til en dato som ikke overstiger fem år fra datoen for fullført fornyelsestilsyn.

3 Hvis et sertifikat utstedes for et tidsrom på mindre enn fem år, kan administrasjonen forlenge sertifikatets gyldighet ut over utløpsdatoen til det lengste tidsrommet angitt i nr. 1 i denne regelen, forutsatt at tilsynene nevnt i regel 8 nr. 1.3 og 8 nr. 1.4 i dette vedlegget som gjelder når et sertifikat utstedes for et tidsrom på fem år, er utført etter behov.

4 Hvis et fornyelsestilsyn er fullført og et nytt sertifikat ikke kan utstedes eller plasseres om bord på skipet før 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 ytterligere et tidsrom som ikke skal overstige fem måneder fra utløpsdatoen.

5 Hvis et skip på tidspunktet når 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 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 skipet som får en forlengelse, skal ved ankomst i havnen der det skal besiktes, ikke ha rett til å forlate havnen i kraft av å ha slik forlengelse, uten å ha et nytt sertifikat. Når fornyelsestilsynet er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke overstiger 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, og som ikke er forlenget etter foregående bestemmelser i denne regelen, kan forlenges av administrasjonen med inntil én måned fra utløpsdatoen som er angitt på sertifikatet. Når fornyelsestilsynet er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke overstiger fem år fra det eksisterende sertifikatets utløpsdato før forlengelsen ble gitt.

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

8 Hvis et årlig eller mellomliggende tilsyn fullføres før tidsrommet angitt i regel 8 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 8 i dette vedlegget fullføres med de mellomrom som er fastsatt i nevnte regel, ved 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 mellomrommet mellom tilsynene fastsatt i regel 8 i dette vedlegget, ikke overstiges.

9 Et sertifikat utstedt i henhold til regel 9 i dette vedlegget skal opphøre å være gyldig i følgende tilfeller:

.1 hvis de relevante tilsynene ikke er fullført innen fristene som er fastsatt i henhold til regel 8 nr. 1 i dette vedlegget,

.2 hvis sertifikatet ikke er påtegnet i samsvar med regel 8 nr. 1.3 eller 8 nr. 1.4 dette vedlegget,

.3 ved overføring av skipet til en annen stats flagg. Et nytt sertifikat skal utstedes bare hvis regjeringen som utsteder det nye sertifikatet, er fullt ut forvisset om at skipet er i samsvar med kravene i regel 8 nr. 3.1 og 8 nr. 3.2 i dette vedlegget. I tilfelle av overføring mellom parter, skal regjeringen i den parten som skipet tidligere hadde rett til å seile under flagget til, hvis den blir anmodet om det innen tre måneder etter at overføringen har skjedd, så snart som mulig oversende administrasjonen kopier av sertifikatet som skipet hadde før overføringen samt kopier av de relevante tilsynsrapportene, hvis de foreligger.

KAPITTEL 4 KONSTRUKSJON, BYGGING, ARRANGEMENT OG UTSTYR

Regel 11 Konstruksjon, bygging, utstyr og drift

1 Konstruksjonen, byggingen, utrustningen og driften av skip sertifisert til å frakte skadelige flytende stoffer i bulk oppført i kapittel 17 i IBC-regelverket, skal være i samsvar med følgende bestemmelser for å redusere mest mulig et ukontrollert utslipp i sjøen av slike stoffer:

.1 IBC-regelverket når kjemikalietankskipet er bygget 1. juli 1986 eller senere, eller

.2 BCH-regelverket som nevnt i nr. 1.7.2 i det regelverket for:

.2.1 skip som det er inngått byggekontrakt for 2. november 1973 eller senere, men som er bygget før 1. juli 1986, og som går i fart til havner eller terminaler under jurisdiksjonen til andre stater som er parter i konvensjonen, og

.2.2 skip som er bygget 1. juli 1983 eller senere, men før 1. juli 1986, som går i fart bare mellom havner eller terminaler innen den staten som skipet har rett til å seile under flagget til.

.3 BCH-regelverket som nevnt i nr. 1.7.3 i det regelverket for:

.3.1 skip som det er inngått byggekontrakt for før 2. november 1973, og som går i fart til havner eller terminaler under jurisdiksjonen til andre stater som er parter i konvensjonen, og

.3.2 skip som er bygget før 1. juli 1983, som går i fart bare mellom havner eller terminaler innen den staten som skipet har rett til å seile under flagget til.

2 Når det gjelder andre skip enn kjemikalietankskip eller tankskip for flytende gass, som er sertifisert til å frakte skadelige flytende stoffer i bulk oppført i kapittel 17 i IBC-regelverket, skal administrasjonen fastsette egnede tiltak på grunnlag av retningslinjene[3] utarbeidet av organisasjonen for å sikre at bestemmelsene er slik at ukontrollerte utslipp i sjøen av slike stoffer reduseres mest mulig.

Regel 12 Pumpe-, rør- og lossearrangement og slopptanker

1 Alle skip som er bygget før 1. juli 1986 skal være utstyrt med pumpe- og rørarrangement for å sikre at det på hver tank som er sertifisert til å frakte stoffer i kategori X eller Y, ikke blir igjen en restmengde som overstiger 300 l på tanken og i det tilhørende røropplegget, og at det på hver tank som er sertifisert til å frakte stoffer i kategori Z, ikke blir igjen en restmengde som overstiger 900 l på tanken og i det tilhørende røropplegget. Det skal foretas funksjonstest i samsvar med tillegg 5 til dette vedlegget.

2 Alle skip som er bygget 1. juli 1986 eller senere, men før 1. januar 2007, skal være utstyrt med pumpe- og rørarrangement for å sikre at det på hver tank som er sertifisert til å frakte stoffer i kategori X eller Y, ikke blir igjen en restmengde som overstiger 100 l på tanken og i det tilhørende røropplegget, og at det på hver tank som er sertifisert til å frakte stoffer i kategori Z, ikke blir igjen en restmengde som overstiger 300 l på tanken og i det tilhørende røropplegget. Det skal foretas funksjonstest i samsvar med tillegg 5 til dette vedlegget.

3 Alle skip som er bygget 1. januar 2007 eller senere, skal være utstyrt med pumpe- og rørarrangement for å sikre at det på hver tank som er sertifisert til å frakte stoffer i kategori X, Y eller Z, ikke blir igjen en restmengde som overstiger 75 l på tanken og i det tilhørende røropplegget. Det skal foretas funksjonstest i samsvar med tillegg 5 til dette vedlegget.

4 For andre skip enn kjemikalietankskip som er bygget før 1. januar 2007, og som ikke kan oppfylle kravene til pumpe- og rørarrangement for stoffer i kategori Z nevnt i nr. 1 og 2 i denne regelen, får ingen krav til restmengde anvendelse. Kravene skal betraktes som oppfylt hvis tanken tømmes så langt det er praktisk mulig.

5 Funksjonstesten av pumpene nevnt i nr. 1, 2 og 3 i denne regelen skal godkjennes av administrasjonen. Funksjonstesten av pumpene skal bruke vann som prøvemedium.

[3] Det vises til resolusjon A.673(16) og MEPC.120(52), som endret.

6 Skip som er sertifisert til å frakte stoffer i kategori X, Y eller Z, skal ha en eller flere utløpsåpninger under vann.

7 Det er ikke obligatorisk for skip som er bygget før 1. januar 2007 og sertifisert til å frakte stoffer i kategori Z, å ha utløpsåpning under vann som fastsatt i nr. 6 i denne regelen.

8 Utløpsåpningen(e) under vann skal være plassert innenfor lasteområdet i nærheten av den buede delen av skipets bunn og skal være ordnet slik at blandinger av lasterester og vann ikke tas inn igjen gjennom skipets sjøvanninntak.

9 Utløpsåpningene under vann skal være ordnet slik at blandinger av lasterester og vann som slippes ut i sjøen, ikke vil passere gjennom skipets grensesjikt. Når utslipp foretas vinkelrett på skipets platekledning, beregnes derfor den minste diameteren på utløpsåpningen ut fra følgende formel:

$d = Q_d/5L_d$

der:

d = utløpsåpningens minste diameter (m)

L_d = avstand fra forre perpendikulærlinje til utløpsåpningen (m)

Q_d = største hastighet som velges for utslipp av skipets blanding av rester og vann gjennom utløpsåpningen (m^3/h).

10 Når utslippet rettes i vinkel med skipets platekledning, skal ovennevnte forhold endres ved å erstatte Q_d med den komponenten av Q_d som er vinkelrett på skipets platekledning.

11 Slopptanker

Selv om dette vedlegget ikke påbyr montering av særskilte slopptanker, kan det være nødvendig med slopptanker ved visse prosedyrer for spyling. Lastetanker kan brukes som slopptanker.

KAPITTEL 5 DRIFTSMESSIGE UTSLIPP AV RESTER AV SKADELIGE FLYTENDE STOFFER

Regel 13 Kontroll med utslipp av rester av skadelige flytende stoffer

Med forbehold for bestemmelsene i regel 3 i dette vedlegget skal kontrollen med utslipp av rester av skadelige flytende stoffer eller ballastvann, tankspylevann eller andre blandinger som inneholder slike stoffer, være i samsvar med følgende krav.

1 Utslippsbestemmelser

1.1 Utslipp i sjøen av rester av stoffer som tilhører kategori X, Y eller Z eller av dem som foreløpig er vurdert som slike, eller ballastvann, tankspylevann eller andre blandinger som inneholder slike stoffer, skal være forbudt med mindre slike utslipp foretas i fullt samsvar med gjeldende operasjonelle krav i dette vedlegget.

1.2 Før det foretas en forvask eller et utslipp i samsvar med denne regelen, skal den aktuelle tanken tømmes i størst mulig grad i samsvar med prosedyren beskrevet i PA-manualen.

1.3 Frakt av stoffer som ikke er kategorisert, foreløpig vurdert eller evaluert som nevnt i regel 6 i dette vedlegget, eller av ballastvann, tankspylevann eller andre blandinger som inneholder slike rester, skal være forbudt, i likhet med alt indirekte utslipp av slike stoffer i sjøen.

2 Utslippsstandarder

2.1 Når bestemmelsene i denne regelen tillater utslipp i sjøen av rester av stoffer i kategori X, Y eller Z eller av dem som er foreløpig vurdert som slike, eller ballastvann, tankspylevann eller andre blandinger som inneholder slike stoffer, får følgende utslippsstandarder anvendelse:

.1 skipet er underveis med en hastighet på minst 7 knop når det gjelder motordrevne skip, eller minst 4 knop når det gjelder skip som ikke er motordrevne,

.2 utslippet foretas under vannlinjen gjennom utløpsåpningen(e) under vann og overstiger ikke den største mengden som utløpsåpningen(e) er konstruert for, og

.3 utslippet foretas i en avstand på minst 12 nautiske mil fra nærmeste land på en vanndybde på minst 25 meter.

2.2 Det er ikke obligatorisk for skip som er bygget før 1. januar 2007, med utslipp i sjøen under vannlinjen av rester av stoffer i kategori Z eller dem som foreløpig er vurdert som slike, eller ballastvann, tankspylevann eller andre blandinger som inneholder slike stoffer.

2.3 Administrasjonen kan gi dispensasjon fra kravene i nr. 2.1.3 for stoffer i kategori Z når det gjelder avstanden på minst 12 nautiske mil fra nærmeste land, for skip som utelukkende går i fart i farvann underlagt suvereniteten eller jurisdiksjonen til den staten som skipet har rett til å seile under flagget til. I tillegg kan administrasjonen gi dispensasjon fra det samme kravet når det gjelder utslippsavstanden på minst 12 nautiske mil fra nærmeste land for et bestemt skip som har rett til å seile under statens flagg, når det går i fart i farvann underlagt suvereniteten eller jurisdiksjonen til en tilgrensende stat etter at det mellom de to berørte kyststatene er inngått skriftlig avtale om dispensasjon, forutsatt at ingen tredjepart vil bli berørt. Opplysninger om en slik avtale skal sendes til organisasjonen innen 30 dager for videre oversendelse til partene i konvensjonen, til orientering og slik at de kan treffe eventuelle egnede tiltak.

3 Ventilering av lasterester

Ventileringsprosedyrer som er godkjent av administrasjonen, kan brukes for å fjerne lasterester fra en tank. Slike prosedyrer skal være i samsvar med tillegg 7 til dette vedlegget. Vann som eventuelt tilføres tanken senere, skal betraktes som rent og skal ikke være underlagt utslippskravene i dette vedlegget.

4 Fritak fra forvask

På anmodning fra skipsføreren kan mottakerpartens regjering gi fritak fra forvask, når det er godtgjort at:

.1 den lossede tanken skal lastes igjen med samme stoff eller et annet stoff som er forenlig med det forrige, og at tanken ikke vil bli spylt eller fylt med ballast før lasting, eller

.2 den lossede tanken verken blir spylt eller fylt med ballast til sjøs. Forvasken i samsvar med gjeldende nummer i denne regelen skal foretas i en annen havn, forutsatt at det er bekreftet skriftlig at det finnes et tilgjengelig mottaksanlegg i denne havnen som er tilstrekkelig for formålet, eller

.3 lasterestene vil bli fjernet etter en ventileringsprosedyre som er godkjent av administrasjonen i samsvar med tillegg 7 til dette vedlegget.

5 Bruk av rengjøringsmidler eller tilsetningsstoffer

5.1 Når det i stedet for vann brukes et annet vaskemiddel, for eksempel mineralolje eller klorert løsemiddel, for å spyle en tank, skal utslippet av det reguleres av de bestemmelser enten i vedlegg I eller vedlegg II som ville få anvendelse på middelet hvis det hadde blitt fraktet som last. Prosedyrer for tankspyling som medfører bruk av et slikt middel, skal oppføres i PA-manualen og godkjennes av administrasjonen.

5.2 Når små mengder tilsetningsstoffer (rengjøringsmidler) tilsettes vannet for å lette tankspylingen, skal ingen tilsetningsstoffer som inneholder komponenter i forurensningskategori X brukes, unntatt de komponentene som er lett biologisk nedbrytbare og til sammen utgjør en konsentrasjon på mindre enn 10 % av tilsetningsstoffet. Ingen ytterligere restriksjoner får anvendelse enn de som får anvendelse på tanken på grunn av forrige last.

6 Utslipp av rester av kategori X

6.1 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 1 får følgende bestemmelser anvendelse:

.1 En tank som et stoff i kategori X er losset fra, skal forvaskes før skipet forlater lossehavnen. Restene som oppstår, skal leveres til et mottaksanlegg inntil konsentrasjonen av stoffet i avløpsvannet i dette anlegget, som vist ved analyser av prøver av avløpsvannet tatt av inspektøren, er 0,1 vektprosent eller lavere. Når det fastsatte konsentrasjonsnivået er nådd, skal gjenværende tankspylevann fortsatt leveres til mottaksanlegget til tanken er tom. Disse operasjonene skal føres i lastedagboken og påtegnes av inspektøren nevnt i regel 16 nr. 1.

.2 Alt vann som tilføres tanken senere, kan slippes ut i sjøen i samsvar med utslippsstandardene i regel 13 nr. 2.

.3 Når en mottakerparts regjering er forvisset om at det er praktisk umulig å måle konsentrasjonen av stoffet i avløpsvannet uten å forsinke skipet unødig, kan parten godta en alternativ prosedyre som likeverdig for å fastslå den fastsatte konsentrasjonen i regel 13 nr. 6.1.1, forutsatt at:

.3.1 tanken forvaskes i samsvar med en prosedyre som er godkjent av administrasjonen i henhold til tillegg 6 til dette vedlegget, og

.3.2 det gjøres relevante oppføringer i lastedagboken som påtegnes av inspektøren nevnt i regel 16 nr. 1.

7 Utslipp av rester av kategori Y og Z

7.1 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 1 får følgende bestemmelser anvendelse:

.1 Når det gjelder prosedyrene for utslipp av rester av stoffer i kategori Y og Z, får utslippsstandardene i regel 13 nr. 2 anvendelse.

.2 Hvis lossing av et stoff i kategori Y eller Z ikke gjennomføres i samsvar med PA-manualen, skal det foretas forvask før skipet forlater lossehavnen, med mindre det treffes alternative tiltak som inspektøren nevnt i regel 16 nr. 1 i dette vedlegget er tilfreds med, for å fjerne lasterestene fra skipet til mengder angitt i dette vedlegget. Tankspylevannet som oppstår ved forvask, skal leveres til et mottaksanlegg i lossehavnen eller en annen havn med et egnet mottaksanlegg, forutsatt at det er

bekreftet skriftlig at denne havnen har et tilgjengelig mottaksanlegg, og at det er tilstrekkelig for formålet.

.3 Følgende får anvendelse på stoffer med høy viskositet eller størknende stoffer i kategori Y:

.3.1 en forvaskprosedyre som angitt i tillegg 6, skal anvendes,

.3.2 rest/vann-blandingen som oppstår ved forvasken, skal leveres til et mottaksanlegg til tanken er tom, og

.3.3 alt vann som tilføres tanken senere, kan slippes ut i sjøen i samsvar med utslippsstandardene i regel 13 nr. 2.

7.2 Operasjonelle krav til ballastering og deballastering

7.2.1 Etter lossing, og etter en forvask, hvis det er påbudt, kan en lastetank ballastering. Prosedyrer for utslipp av slik ballast er oppført i regel 13 nr. 2.

7.2.2 Ballast som tilføres en lastetank som er spylt i en slik grad at ballasten inneholder mindre enn 1 ppm av stoffet som tidligere ble fraktet, kan slippes ut i sjøen uten hensyn til utslippshastigheten, skipets hastighet og plasseringen av utløpsåpningen, forutsatt at skipet er minst 12 mil fra nærmeste land og i farvann som er minst 25 meter dypt. Den påbudte renhetsgraden er oppnådd når det er foretatt forvask som angitt i tillegg 6 og tanken deretter er spylt med en full omgang med spylemaskinen for skip bygget før 1. juli 1994 eller med en vannmengde som er minst den som er beregnet med k = 1,0.

7.2.3 Utslipp i sjøen av ren eller segregert ballast skal ikke være underlagt kravene i dette vedlegget.

8 Utslipp i Antarktisområdet

8.1 Med Antarktisområdet menes området sør for 60° sørlig bredde.

8.2 I Antarktisområdet er alt utslipp i sjøen av skadelige flytende stoffer eller blandinger som inneholder slike stoffer, forbudt.

Regel 14 PA-manual (driftshåndbok)

1 Alle skip som er sertifisert til å frakte stoffer i kategori X, Y eller Z, skal ha om bord en PA-manual som er godkjent av administrasjonen. PA-manualen skal være i et standardformat i samsvar med tillegg 4 til dette vedlegget. Når det gjelder skip som går i utenriks fart der språket som brukes, ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til ett av disse språkene.

2 Hovedformålet med PA-manualen er å klarlegge for skipets offiserer de fysiske innretningene og alle operasjonsprosedyrene når det gjelder håndtering av last, spyling av tanker, håndtering av spillvann og ballastering og deballastering av lastetanker som skal følges for å overholde kravene i dette vedlegget.

Regel 15 Lastedagbok

1 Alle skip som omfattes av dette vedlegget, skal ha en lastedagbok, enten den foreligger som en del av skipets offisielle loggbøker eller på annen måte, i samsvar med malen som er angitt i tillegg 2 til dette vedlegget.

2 Etter at en operasjon angitt i tillegg 2 til dette vedlegget er fullført, skal operasjonen straks føres i lastedagboken.

3 I tilfelle av et utilsiktet utslipp av et skadelig flytende stoff eller en blanding som inneholder et slikt stoff, eller utslipp i henhold til bestemmelsene i regel 3 i dette vedlegget, skal det gjøres en i oppføring i lastedagboken som redegjør for omstendighetene rundt og årsakene til utslippet.

4 Hver oppføring skal undertegnes av den offiseren eller de offiserene som har ansvar for den aktuelle operasjonen, og hver side skal undertegnes av skipsføreren. For skip som har et internasjonalt sertifikat for hindring av forurensning ved frakt av skadelige flytende stoffer i bulk eller et sertifikat nevnt i regel 7 i dette vedlegget, skal oppføringene i lastedagboken være på minst engelsk, fransk eller spansk. Hvis det også brukes et offisielt nasjonalspråk i staten som skipet har rett til å seile under flagget til, skal dette ha forrang i tilfelle av tvist eller avvik.

5 Lastedagboken skal oppbevares på et slikt sted at den er lett tilgjengelig for inspeksjon 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.

6 Regjeringens vedkommende myndighet i en part kan inspisere lastedagboken om bord på ethvert skip som omfattes av dette vedlegget, mens skipet er i dens havn og kan ta kopi av enhver oppføring i boken og kan kreve at skipsføreren stadfester at kopien er en bekreftet kopi av denne oppføringen. Enhver slik kopi som er stadfestet av skipsføreren som bekreftet kopi av en oppføring i skipets lastedagbok, skal kunne framlegges i en rettergang som bevis for faktaene som er angitt i oppføringen. Inspeksjon av en lastedagbok og innhenting av en bekreftet kopi ved vedkommende myndighet i henhold til dette nummer, skal utføres så raskt som mulig uten å forsinke skipet unødig.

KAPITTEL 6 KONTROLLTILTAK TRUFFET AV HAVNESTATER

Regel 16 Kontrolltiltak

1 Regjeringen i hver part i konvensjonen skal utnevne eller godkjenne inspektører for det formål å gjennomføre denne regelen. Inspektørene skal utføre kontroll i samsvar med prosedyren for kontroll som organisasjonen har utarbeidet.[4]

2 Når en inspektør som er utnevnt eller godkjent av regjeringen i en konvensjonspart, har kontrollert at en operasjon er utført i samsvar med kravene i PA-manualen, eller har gitt fritak fra forvask, skal vedkommende inspektør føre det i lastedagboken.

3 Føreren av et skip som er sertifisert til å frakte skadelige flytende stoffer i bulk, skal påse at bestemmelsene i regel 13 og denne regelen, og kapittel 2 i del II-A av Polarkoden når skipet opererer i arktiske farvann, overholdes, og at lastedagboken fylles ut i samsvar med regel 15 hver gang det utføres operasjoner nevnt i regelen.

[4] Det vises til «Procedures for port State control», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.787(19), endret ved A.882(21).

4 En tank der det har vært frakt av et stoff i kategori X, skal forvaskes i samsvar med regel 13 nr. 6. Disse operasjonene skal føres i lastedagboken og påtegnes av inspektøren nevnt i nr. 1 i denne regelen.

5 Når en mottakerparts regjering er forvisset om at det er praktisk umulig å måle konsentrasjonen av stoffet i avløpsvannet uten å forsinke skipet unødig, kan parten godta den alternative prosedyren som er nevnt i regel 13 nr. 6.3, forutsatt at inspektøren nevnt i nr. 1 i denne regelen, bekrefter i lastedagboken at:

.1 tanken og tankens pumpe- og rørsystemer er tømt, og

.2 det er foretatt forvask i samsvar med bestemmelsene i tillegg 6 til dette vedlegget, og

.3 tankspylevannet som oppstår ved slik forvask, er levert til mottaksanlegg, og tanken er tom.

6 På anmodning fra skipsføreren kan mottakerpartens regjering frita skipet fra kravene om forvask nevnt i gjeldende numre i regel 13, når ett av vilkårene i regel 13 nr. 4 er oppfylt.

7 Et fritak nevnt i nr. 6 i denne regelen, kan gis av mottakerpartens regjering bare til et skip som går i fart på havner eller terminaler under jurisdiksjonen til andre stater som er parter i denne konvensjonen. Når et slikt fritak er gitt, skal den aktuelle oppføringen i lastedagboken påtegnes av inspektøren nevnt i nr. 1 i denne regelen.

8 Hvis lossingen ikke skjer i samsvar med pumpevilkårene for tanken som er godkjent av administrasjonene og basert på tillegg 5 til dette vedlegget, kan det treffes alternative tiltak som inspektøren nevnt i nr. 1 i denne regelen, er tilfreds med, for å fjerne lasterestene fra skipet til mengder fastsatt i regel 12, etter hva som er relevant. Det skal gjøres relevante oppføringer i lastedagboken.

9 Havnestatskontroll av operasjonelle krav[5]

9.1 Når et skip er i en annen parts havn, er det underlagt inspeksjon av de operasjonelle kravene i henhold til dette vedlegget foretatt av tjenestemenn som har behørig fullmakt fra vedkommende part, når det er klare grunner til å tro at skipsføreren eller mannskapet ikke er kjent med grunnleggende prosedyrer om bord for hindring av forurensning med skadelige flytende stoffer.

9.2 Under omstendighetene nevnt i nr. 9.1 i denne regelen, skal parten treffe tiltak som vil sikre at skipet ikke seiler før situasjonen er brakt i orden i samsvar med kravene i dette vedlegget.

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

9.4 Ingenting i denne regelen skal forstås slik at det begrenser rettighetene og forpliktelsene til en part som utfører kontroll av operasjonelle krav særskilt fastsatt i denne konvensjonen.

KAPITTEL 7 HINDRING AV FORURENSNING SOM FØLGE AV EN HENDELSE SOM OMFATTER SKADELIGE FLYTENDE STOFFER

[5] Det vises til «Procedures for port State control», vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.787(19), endret ved A.882(21).

Regel 17 Skipets beredskapsplan mot havforurensning med skadelige flytende stoffer

1 Alle skip med bruttotonnasje 150 eller mer som er sertifisert til å frakte skadelige flytende stoffer i bulk, skal ha om bord en beredskapsplan mot havforurensning med skadelige flytende stoffer, godkjent av administrasjonen.

2 En slik plan skal være utarbeidet på grunnlag av retningslinjene[6] som organisasjonen har utarbeidet, og skal skrives på skipsførerens og offiserenes arbeidsspråk. Planen skal minst bestå av:

.1 prosedyren for rapportering som skipsføreren eller andre personer med ansvar for skipet, skal følge ved en hendelse som medfører forurensning med skadelige flytende stoffer, som fastsatt i artikkel 8 og protokoll I i denne konvensjonen, på grunnlag av retningslinjer utarbeidet av organisasjonen[7],

.2 listen over myndigheter eller personer som skal kontaktes ved hendelser som medfører forurensning med skadelige flytende stoffer,

.3 en detaljert beskrivelse av de tiltakene som umiddelbart skal treffes av personer om bord for å redusere eller få kontroll med utslippet av skadelige flytende stoffer som følge av 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 også omfattes av regel 37 i vedlegg I til denne konvensjonen, kan en slik plan kombineres med skipets beredskapsplan mot oljeforurensning som kreves i henhold til regel 37 i vedlegg I til konvensjonen. I så fall skal en slik plan betegnes som «skipets beredskapsplan mot havforurensning».

KAPITTEL 8 MOTTAKSANLEGG

Regel 18 Mottaksanlegg og arrangement ved losseterminaler

1 Regjeringen i hver konvensjonspart forplikter seg til å sørge for at det finnes mottaksanlegg i samsvar med behovene til de skipene som bruker partens havner, terminaler eller reparasjonshavner, som følger:

.1 havner og terminaler som driver lasting og lossing av skip, skal ha tilstrekkelige anlegg til å motta rester og blandinger som inneholder de restene av skadelige flytende stoffer som følger av overholdelse av dette vedlegget, uten å forsinke skipene unødig.

.2 reparasjonshavner som utfører reparasjoner av NLS-tankskip, skal ha anlegg som er tilstrekkelige til å motta rester og blandinger som inneholder skadelige flytende stoffer, fra skip som anløper havnen.

---

[6] Det vises til «Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or Noxious Liquid Substances», vedtatt av organisasjonens miljøvernkomité ved resolusjon MEPC.85(44), endret ved MEPC.137(53)

[7] Det vises til «General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including 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).

2 Regjeringen i hver konvensjonspart skal bestemme hvilke typer anlegg som skal opprettes for formålet som er nevnt i nr. 1 i denne regelen, ved hver laste- og lossehavn, terminal og reparasjonshavn på partens territorium, og underrette organisasjonen om dette.

3 Små utviklingsøystater (SIDS, Small Island Developing States) kan oppfylle kravene i nr. 1, 2 og 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.

4 I de tilfeller hvor regel 13 i dette vedlegget krever en forvask og RRFP-en kommer til anvendelse for lossehavnen, skal forvasken og den påfølgende leveringen til et mottaksanlegg utføres som fastsatt i regel 13 i dette vedlegget eller ved et RSWRC spesifisert i den gjeldende RRFP-en.

5 Regjeringene i konvensjonsparter som har kystlinjer som grenser til et hvilket som helst spesielt område, skal i fellesskap bli enige om og fastsette en frist for når kravet i nr. 1 i denne regelen skal være oppfylt, og for når kravene i de numrene i regel 13 som gjelder for dette området, skal tre i kraft, og underrette organisasjonen om fristen som er fastsatt, minst seks måneder før denne fristen. Organisasjonen skal så straks underrette alle partene om denne fristen.

6 Regjeringen i hver konvensjonspart skal forplikte seg til å sørge for at det ved losseterminaler finnes arrangement for å lette stripping av lastetanker i skip som losser skadelige flytende stoffer ved disse terminalene. Terminalens lasteslanger og rørsystemer, som inneholder skadelige flytende stoffer mottatt fra skip som losser disse stoffene ved terminalen, skal ikke tømmes tilbake til skipet.

7 Hver part skal underrette organisasjonen, for oversendelse til de berørte partene, om alle tilfeller der anlegg som er påbudt i henhold til nr. 1, eller arrangement som er påbudt i henhold til nr. 3 i denne regelen, hevdes å være utilstrekkelige.

KAPITTEL 9 VERIFIKASJON AV SAMSVAR MED BESTEMMELSENE I DENNE KONVENSJONEN

Regel 19 Anvendelse

Parter skal bruke bestemmelsene i III-koden ved utførelsen av deres plikter og ansvar etter dette vedlegget.

Regel 20 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[8].

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 vedtatt av organisasjonen[9].

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[10], og

.2 utføres med periodiske mellomrom, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av organisasjonen[11].

KAPITTEL 10 DET INTERNASJONALE REGELVERKET FOR SKIP SOM OPERERER I POLARE FARVANN

Regel 21 Definisjoner

1 *Polarkoden* betyr Det internasjonale regelverket for skip som opererer i polare farvann, som består av en innledning og del I-A og del 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 2 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 58º 00,0' nordlig bredde og 042º 00,0' vestlig lengde til 64º 37,0' nordlig bredde, 035º 27,0' vestlig lengde og derfra av en kompasslinje til 67º 03,9' nordlig bredde, 026º 33,4' vestlig lengde og derfra av en kompasslinje til 70º 49,56' nordlig bredde og 008º 59,61' vestlig lengde (Sørkapp, Jan Mayen) og langs sørkysten av Jan Mayen til 73º 31,6' nordlig bredde og 019º 01,0' østlig lengde ved Bjørnøya, og derfra av en stor sirkellinje til 68º 38,29' nordlig bredde og 043º 23,08' østlig lengde (Cap Kanin Nos) og herfra langs nordkysten av det asiatiske kontinentet østover til Beringstredet og derfra fra Beringstredet vestover til 60º nordlig bredde til Il'pyrskiy og langs breddesirkelen 60º nordlig bredde østover til og med Etolinstredet og derfra langs nordkysten av det nordamerikanske kontinentet så langt sør som til 60º nordlig bredde og derfra østover langs breddesirkelen 60º nordlig bredde til 056º 37,1' vestlig lengde og derfra til 58º 00,0' nordlig bredde, 042º 00,0' vestlig lengde.

3 *Polare farvann* betyr arktiske farvann og/eller Antarktisområdet.

Regel 21 Anvendelse og krav

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

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

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

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

1 Dette kapittelet får anvendelse på alle skip som er sertifisert til å føre skadelige flytende stoffer i bulk og 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 2 i del II-A i Polarkoden, i tillegg til andre relevante krav i dette vedlegget,

3 Ved anvendelse av kapittel 2 i del II-A av Polarkoden bør det tas hensyn til den ytterligere veiledningen i del II-B av Polarkoden.