

Sveriges överenskommelser med främmande makter

Utgiven av utrikesdepartementet

SÖ 1980: 7

Nr 7

1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL- protokollet).

London den 17 februari 1978

Protokollet undertecknades av Sverige den 1 mars 1979.

Regeringen beslöt den 5 juni 1980 att protokollet skulle ratificeras och ratifikationsinstrumentet deponerades hos IMCO:s generalsekreterare i London den 9 juni 1980.

MARPOL-protokollet har hittills (juli 1980) tillträtts av fyra stater och undertecknats av tolv stater med förbehåll för ratificering e.d. Angående ikraftträdande, se art. V.

Genom tillträde till MARPOL-protokollet uppnås anslutning till 1973 års konvention (MARPOL-konventionen) i dess genom protokollet ändrade lydelse. I konventionens ursprungliga text, som här följer efter protokollets, har ändrade partier utmärkts i redaktionella fotnoter till översättningen.

Riksdagsbehandling: Prop. 1975/76: 5, JoU 1975/76: 16,
Rskr 1975/76: 58.
Prop. 1979/80: 167, JoU 1979/80: 48,
Rskr 1979/80: 366.





Innehåll

1978 års protokoll (MARPOL-protokollet)	5
Bilaga: Ändringar i och tillägg till 1973 års MARPOL-konvention ...	11
1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-konventionen)	63
Bilaga I: Regler till förhindrande av förorening genom olja	99
Bilaga II: Regler för kontroll av förorening genom skadliga flytande ämnen i bulk	187
Bilaga III: Regler till förhindrande av förorening genom skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i frakt- container, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar	247
Bilaga IV: Regler till förhindrande av förorening genom toalettavfall från fartyg	253
Bilaga V: Regler till förhindrande av förorening genom fast avfall från fartyg	269

Protocol of 1978 relating to the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973

The parties to the present protocol,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

RECOGNIZING further the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible.

ACKNOWLEDGING HOWEVER the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved,

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of a protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973.

HAVE AGREED as follows:

Article I

General Obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

(a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and

(b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article II

Implementation of Annex II of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of Article 14(1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "The Committee") of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization").

2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to

1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

De fördragsslutande parterna,

SOM INSER det betydande bidrag som 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg kan lämna till skyddet av den marina miljön mot förorening från fartyg.

SOM ÄVEN INSER behovet av att ytterligare förbättra åtgärderna för att förhindra och kontrollera havsförorening från fartyg, i synnerhet oljetankfartyg.

SOM VIDARE INSER behovet av att de regler om förhindrande av förorening genom olja som upptagits i bilaga I till konventionen blir tillämpade så snart och så allmänt som möjligt.

SOM EMELLERTID ERKÄNNER nödvändigheten av att uppskjuta tillämpningen av bilaga II till konventionen till dess att vissa tekniska problem har lösts på ett tillfredsställande sätt.

SOM ANSER att dessa mål bäst kan uppnås genom antagande av ett protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg.

HAR ÖVERENSKOMMIT om följande:

Artikel I

Allmänna förpliktelser

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att tillämpa bestämmelserna i

a) detta protokoll och dess bilaga, som utgör en integrerande del av protokollet, och

b) 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (i det följande benämnd konventionen), med de ändringar och tillägg som anges i detta protokoll.

2. Bestämmelserna i konventionen och i protokollet skall läsas och tolkas tillsammans som ett enda instrument.

3. Varje hänvisning till detta protokoll innebär samtidigt en hänvisning till protokollets bilaga.

Artikel II

Tillämpning av bilaga II till konventionen

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 14 punkt 1 i konventionen är de fördragsslutande parterna ense om att de ej skall vara bundna av föreskrifterna i bilaga II till konventionen under en tid av tre år från dagen för ikraftträdandet av detta protokoll eller under den längre tid som kan komma att beslutas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande parterna i den av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (i det följande benämnd organisationen) tillsatta kommittén för skydd av den marina miljön (i det följande benämnd kommittén).

2. Under den i punkt 1 i denna artikel angivna tiden skall de fördragsslutande parterna ej ha några skyldigheter och ej heller kunna åberopa några rättigheter enligt konventionen i frågor som hänför sig till bilaga II till

¹ Översättning – med en smärre jämkning – i enlighet med den i prop. 1979/80: 167 intagna texten.

Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

Article III

Communication of Information

The text of Article 11(1) (b) of the Convention is replaced by the following:

“a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administrations of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.”

Article IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

Article V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the

konventionen. Hänvisningar till fördragsslutande parter i konventionen skall ej innefatta fördragsslutande parter till detta protokoll såvitt avser frågor som hänför sig till nämnda bilaga.

Artikel III

Tillhandahållande av information

Texten i artikel II punkt 1 b) i konventionen ersättes med följande text:

”en förteckning över utsedda inspektörer och godkända organisationer som bemyndigats att på deras vägnar vidtaga åtgärder i frågor som rör utformning, konstruktion, utrustning och drift av fartyg som transporterar skadliga ämnen enligt vad som föreskrives i reglerna, vilka uppgifter organisationen skall delge de fördragsslutande parterna i och för information till dessas tjänstemän. Administrationen skall därvid underrätta organisationen om de särskilda åligganden som utsedda inspektörer eller godkända organisationer bemyndigats fullgöra och om villkoren för bemyndigandet.”

Artikel IV

Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och anslutning

1. Detta protokoll skall vara öppet för undertecknande i organisationens lokaler från den 1 juni 1978 till den 31 maj 1979 och skall därefter vara öppet för anslutning. Stater kan bli fördragsslutande parter genom

a) undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande, eller

b) undertecknande med förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande, följt av ratificering, godtagande eller godkännande, eller

c) anslutning.

2. Ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deposition av ett instrument därom hos organisationens generalsekreterare.

Artikel V

Ikraftträdande

1. Detta protokoll skall träda i kraft tolv månader efter den dag då minst 15 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, blivit fördragsslutande parter enligt artikel IV i detta protokoll.

2. Instrument avseende ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning som deponerats efter den dag då detta protokoll träder i kraft blir gällande tre månader efter den dag då instrumentet deponerats.

3. Efter den dag då en ändring i detta protokoll anses ha godtagits enligt artikel 16 i konventionen skall instrument avseende ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning som deponeras gälla det ändrade protokollet.

Artikel VI

Ändringar

De förfaranden som anges i artikel 16 i konventionen i fråga om ändringar i artiklar, bilagor och bihang till bilaga till konventionen skall äga

Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

Article VII

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

Article VIII

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").

2. The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any decision made in accordance with Article II(1) of the present Protocol;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON THIS seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

Artikel VII

Uppsägning

1. Detta protokoll får av fördragsslutande part uppsägas när som helst efter utgången av fem år räknat från den dag då protokollet träder i kraft för denna fördragsslutande part.

2. Uppsägning skall verkställas genom att ett uppsägningsinstrument deponeras hos organisationens generalsekreterare.

3. En uppsägning blir gällande tolv månader efter den dag då organisationens generalsekreterare mottagit meddelandet eller efter utgången av den längre tid som kan vara angiven i meddelandet.

Artikel VIII

Depositarie

1. Detta protokoll skall deponeras hos organisationens generalsekreterare (i det följande benämnd "depositarien").

2. Depositarien skall

a) informera alla stater, som har undertecknat detta protokoll eller anslutit sig till detsamma, om

1) varje nytt undertecknande eller varje ny deposition av instrument avseende ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning samt tidpunkten härför,

2) dagen för ikraftträdandet av detta protokoll,

3) deposition av instrument avseende uppsägning av detta protokoll samt dagen för mottagandet och den dag då uppsägningen blir gällande,

4) beslut enligt artikel II punkt 1 i detta protokoll,

b) överlämna bestyrkta avskrifter av detta protokoll till alla stater som har undertecknat protokollet eller anslutit sig till detsamma.

3. Så snart detta protokoll har trätt i kraft, skall depositarien överlämna en bestyrkt avskrift därav till Förenta nationernas sekretariat för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

Artikel IX

Språk

Detta protokoll är upprättat i ett enda exemplar på engelska, franska, ryska och spanska¹ språken, varvid varje text äger lika vitsord. Officiella översättningar till arabiska, tyska, italienska och japanska språken skall utarbetas och deponeras tillsammans med det undertecknade originalet.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade², därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta protokoll.

SOM SKEDDE I LONDON den sjuttonde februari nittonhundrasjuttioåtta.

¹ De franska, ryska och spanska texterna har här uteslutits.

² Namnteckningarna uteslutna

Modifications and additions to the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973

Annex I

Regulations for the prevention of pollution by oil

Regulation I

Definitions

Paragraphs (1) to (7) – *No change*

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

(8) (a) 'Major conversion' means a conversion of an existing ship:

(i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

(ii) which changes the type of the ship; or

(iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

(iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22) – *No change*

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

(23) 'Lightweight' means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

Paragraphs (24) and (25) – *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(5) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

(a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(c) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(d) which has undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(iii) which is completed after 1 June 1982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweights and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D and 18(6) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring natu-

Bilaga

Ändringar i och tillägg till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

Bilaga I

Regler till förhindrande av förorening genom olja

Regel 1

Definitioner

Punkterna 1 till 7 – *Ingen ändring*

Nuvarande text i punkt 8 ersättes med följande:

8. a) med "väsentlig förändring" förstås förändring av ett existerande fartyg som

1) väsentligt ändrar fartygets dimensioner eller lastkapacitet, eller

2) ändrar fartygets typ, eller

3) enligt administrationens bedömning göres i syfte att väsentligen förlänga fartygets livslängd, eller

4) på annat sätt ändrar fartyget så, att det, om det hade varit ett nytt fartyg, skulle ha varit underkastat vissa bestämmelser i detta protokoll som ej är tillämpliga på fartyget som existerande fartyg.

b) Utan hinder av föreskrifterna i a) i denna punkt, skall en förändring av ett existerande oljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt, som göres för att uppfylla kraven i regel 13 i denna bilaga, ej anses utgöra en väsentlig förändring vid tillämpningen av denna bilaga.

Punkterna 9 till 22 – *Ingen ändring*

Nuvarande text i punkt 23 ersättes med följande:

23. med "fartygets vikt tomt" förstås fartygets displacement i metriska ton utan last, bunkerolja, smörjolja, barlastvatten, färsk- och matarvatten i tankar, förbrukningsförråd samt passagerare och besättning och deras bagage.

Punkterna 24 och 25 – *Ingen ändring*

Följande nya punkter införes i den nuvarande texten:

26. vid tillämpningen av reglerna 13, 13B och 13E och av punkt 5 i regel 18 i denna bilaga med "nytt oljetankfartyg" förstås, utan hinder av föreskrifterna i punkt 6 i denna regel, ett oljetankfartyg

a) för vilket byggnadskontrakt tecknas efter den 1 juni 1979, eller

b) när byggnadskontrakt ej finns, vars köl sträcker eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium efter den 1 januari 1980, eller

c) som levereras efter den 1 juni 1982, eller

d) som har undergått en väsentlig förändring

1) för vilken kontrakt tecknas efter den 1 juni 1979, eller

2) när kontrakt ej finns, om byggnadsarbetet påbörjas efter den 1 januari 1980, eller

3) som avslutas efter den 1 juni 1982,

varvid dock i fråga om oljetankfartyg med minst 70 000 tons dödvikt definitionen i punkt 6 i denna regel skall iakttagas vid tillämpningen av regel 13 punkt 1 i denna bilaga.

27. vid tillämpningen av reglerna 13, 13A, 13B, 13C och 13D och av punkt 6 i regel 18 i denna bilaga med "existerande oljetankfartyg" förstås, utan hinder av föreskrifterna i punkt 7 i denna regel, ett oljetankfartyg som ej är ett nytt oljetankfartyg enligt definitionen i punkt 26 i denna regel.

28. med "råolja" förstås varje flytande kolväteblandning som förekom-

rally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

(a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

(b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3 – *No change*

Regulation 4

Surveys and Inspections

The existing text of Regulation 4 is replaced by the following:

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.

(c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties

mer naturligt i jorden, vare sig den är behandlad eller ej för att göras lämplig för transport, och inkluderar

a) råolja från vilken vissa destillationsfraktioner kan ha avlägsnats, och

b) råolja till vilken vissa destillationsfraktioner kan ha tillsatts.

29. med "råoljetankfartyg" förstås ett oljetankfartyg som användes i fart för transport av råolja.

30. med "produkttankfartyg" förstås ett oljetankfartyg som användes i fart för transport av annan olja än råolja.

Reglerna 2 och 3 – *Ingen ändring*

Regel 4

Besiktningar och inspektioner

Nuvarande text i regel 4 ersättes med följande:

1. Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton skall undergå nedan angivna besiktningar:

a) En första besiktning, innan fartyget sättes i trafik eller innan det certifikat som kräves enligt regel 5 i denna bilaga utfärdas första gången, vilken besiktning skall omfatta en fullständig besiktning av fartygets konstruktiva delar, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material, allt i den utsträckning fartyget är underkastat föreskrifterna i denna bilaga. Denna besiktning syftar till att säkerställa, att de konstruktiva delarna, utrustningen, systemen, anordningarna, arrangemangen och materialet helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga.

b) Periodiska besiktningar med mellantider som fastställs av administrationen, dock ej överstigande fem år, vilka besiktningar syftar till att säkerställa att fartygets konstruktiva delar, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material helt uppfyller föreskrifterna i denna bilaga.

c) Minst en mellanbesiktning under certifikatets giltighetstid, vilken besiktning syftar till att säkerställa att utrustningen och tillhörande pump- och rörledningssystem, däri inbegripet kontroll- och övervakningssystem för utsläpp av olja, system för tankrengöring med råolja, separeringsutrustning för oljeblandat vatten och oljefiltreringssystem, helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga och är i funktionsdugligt skick. Om endast en sådan mellanbesiktning utföres under certifikatets giltighetstid, skall den göras ej tidigare än sex månader före och ej senare än sex månader efter den dag då halva giltighetstiden för certifikatet utlöper. Intyg om sådana mellanbesiktningar skall upptagas i det certifikat som har utfärdats med stöd av regel 5 i denna bilaga.

2. Administrationen skall i fråga om fartyg som ej är underkastade föreskrifterna i punkt 1 i denna regel vidtaga lämpliga åtgärder för att säkerställa att tillämpliga föreskrifter i denna bilaga iakttages.

3. a) Besiktningar av fartyg med avseende på iakttagandet av föreskrifterna i denna bilaga skall utföras av tjänstemän hos administrationen. Administrationen får dock anförtro besiktningarna antingen åt inspektörer som utses för ändamålet eller åt organisationer som godkänts av administrationen.

b) Administrationen skall vidtaga åtgärder för att stickprovsinspektioner skall kunna utföras under certifikatets giltighetstid. Sådana inspektioner skall säkerställa att fartyget och dess utrustning vidmakthålles i ett i alla avseenden tillfredsställande skick för den fart för vilken fartyget är avsett. Dessa inspektioner kan utföras av administrationens egen personal eller av utsedda inspektörer eller av godkända organisationer eller, på

upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

(i) require repairs to a ship; and

(ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master

begäran av administrationen, av andra fördragsslutande parter. Om administrationen enligt föreskrifterna i punkt 1 i denna regel tillämpar ett system med obligatoriska årliga besiktningar, är nämnda stickprovsinspektioner ej obligatoriska.

c) En administration, som utser inspektörer eller godkänner organisationer för att utföra besiktningar och inspektioner enligt vad som anges i a) och b) i denna punkt, skall under alla förhållanden bemyndiga varje utsedd inspektör eller godkänd organisation att

1) kräva reparationer av ett fartyg, och

2) utföra besiktningar och inspektioner på begäran av behörig myndighet i en hamnstat.

Administrationen skall underrätta organisationen om de särskilda åligganden som de utsedda inspektörerna eller de godkända organisationerna har bemyndigats fullgöra och om villkoren för bemyndigandet, vilka uppgifter organisationen skall delge de fördragsslutande parterna i och för information till dessas tjänstemän.

d) När en utsedd inspektör eller godkänd organisation finner att ett fartygs skick eller dess utrustning i väsentliga avseenden ej överensstämmer med uppgifterna i certifikatet eller är av sådan beskaffenhet, att fartyget ej är lämpat att gå till sjöss utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön, skall inspektören eller organisationen omgående tillse att rättelse sker och i vederbörlig ordning underrätta administrationen. Om rättelse ej sker, bör certifikatet indragas och skall administrationen omgående underrättas. Befinner sig fartyget i en annan fördragsslutande parts hamn, skall dessutom behörig myndighet i hamnstaten omgående underrättas. När en tjänsteman hos administrationen, en utsedd inspektör eller en godkänd organisation har underrättat den behöriga myndigheten i hamnstaten, skall hamnstatens regering ge tjänstemannen, inspektören eller organisationen all erforderlig hjälp vid fullgörande av de skyldigheter som följer av denna regel. I tillämpliga fall skall regeringen i ifrågavarande hamnstat vidtaga åtgärder som säkerställer att fartyget ej avgår, innan det kan gå till sjöss eller lämna hamnen för att gå till närmaste lämpliga reparationsvarv, utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön.

e) Vederbörande administration svarar i varje fall helt för besiktningens och inspektionens fullständighet och effektivitet och förbinder sig att vidtaga erforderliga åtgärder för att kunna fullgöra denna skyldighet.

4. a) Fartygets skick och dess utrustning skall vidmakthållas så att de uppfyller föreskrifterna i detta protokoll för att säkerställa att fartyget i alla avseenden förblir lämpat att gå till sjöss utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön.

b) Sedan besiktning av fartyget enligt punkt 1 i denna regel har avslutats, får ej utan administrationens medgivande ändring göras i fråga om konstruktiva delar, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material som besiktningen har omfattat, utom direkt utbyte av utrustning eller anordningar.

c) Närhelst en olyckshändelse drabbar ett fartyg eller en brist upptäckes, som i väsentliga avseenden påverkar fartygets behöriga skick eller effektiviteten eller fullständigheten hos den utrustning som avses i denna bilaga, skall fartygets befälhavare eller ägare rapportera snarast möjligt till den administration, den godkända organisation eller den utsedde inspektör som är ansvarig för utfärdandet av berört certifikat och som skall tillse att undersökning igångsättes för att fastställa, om besiktning enligt föreskrifterna i punkt 1 i denna regel är erforderlig. Om fartyget är i en annan

or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8

Duration of Certificate

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12 – *No change*

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3)

fördragsslutande parts hamn, skall befälhavaren eller ägaren också omgående rapportera till behöriga myndigheter i hamnstaten, och den utsedde inspektören eller den godkända organisationen skall förvissa sig om att sådan rapport har avgivits.

Reglerna 5, 6 och 7

I dessa reglers nuvarande text utgår beteckningen "(1973)" i samband med det internationella oljeskyddscertifikatet.

Regel 8

Certifikatets giltighetstid

Nuvarande text i regel 8 ersättes med följande:

1. Ett internationellt oljeskyddscertifikat skall utfärdas med en av administrationen fastställd giltighetstid som ej får överstiga fem år från dagen för utfärdandet. I fråga om oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlasttankar under en begränsad tid, som anges i regel 13 punkt 9 i denna bilaga, får dock certifikatets giltighetstid inte överstiga den angivna tiden.

2. Certifikat skall upphöra att gälla, om väsentliga ändringar har vidtagits utan administrationens medgivande i fråga om föreskrivna konstruktiva delar, utrustning, system, anordningar, arrangemang eller material, med undantag för direkt utbyte av utrustning eller anordningar, eller om mellanbesiktningar som föreskrivits av administrationen med stöd av regel 4 punkt 1 c) i denna bilaga ej har utförts.

3. Ett certifikat som utfärdats för ett fartyg skall också upphöra att gälla, när fartyget övergår till en annan stats flagga. Nytt certifikat skall utfärdas först sedan den regering som utfärdar det nya certifikatet funnit helt klarlagt att fartyget i allt uppfyller föreskrifterna i regel 4 punkterna 4 a) och b) i denna bilaga. Vid överföring mellan fördragsslutande parter skall regeringen i den stat vars flagga fartyget tidigare var berättigat att föra, om framställning därom göres inom tre månader efter överföringen, så snart som möjligt till administrationen överlämna kopia av det certifikat som fartyget innehade före överföringen och, om möjligt, kopia av den tillämpliga besiktningssrapporten.

Reglerna 9 till 12 – Ingen ändring

Nuvarande text i regel 13 ersättes med följande regler:

Regel 13

Segregerade barlasttankar, särskilt avdelade rena barlasttankar och tankrengöring med råolja

Om annat ej följer av föreskrifterna i reglerna 13 C och 13 D i denna bilaga, skall oljetankfartyg uppfylla kraven i denna regel.

Nya oljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt

1. Varje nytt råoljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt samt varje nytt produkttankfartyg med minst 30 000 tons dödvikt skall vara försett med segregerade barlasttankar och uppfylla föreskrifterna i punkterna 2, 3 och 4 eller, i förekommande fall, punkt 5 i denna regel.

2. De segregerade barlasttankarnas kapacitet skall fastställas så, att fartyget kan framföras säkert under barlastresor utan att ta i anspråk lasttankar för vattenbarlast med det undantag som anges i punkt 3 eller 4 i

or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

(a) the moulded draught amidships (d_m) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than: $d_m = 2.0 + 0.02L$;

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (d_m) as specified in subparagraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than $0.015L$; and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13 B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 A of this Annex for the following period:

denna regel. I varje fall skall dock de segregerade barlasttankarnas kapacitet vara minst sådan att fartygets djupgående och trim vid varje barlastförhållande under varje del av en resa, däri inbegripet förhållanden med endast fartygets vikt tomt och segregerad barlast, kan uppfylla ettvarvt av följande krav:

a) det mallade djupgåendet midskepps (dm) i meter (utan beaktande av deformation av fartyget) skall ej vara mindre än: $dm = 2,0 + 0,02 L$.

b) djupgåendet vid förliga och aktra perpendiklarna skall motsvara det som bestämmes av djupgåendet midskepps (dm) enligt a) i denna punkt tillsammans med ett trim på aktern av högst 0,015 L, och

c) i varje fall skall djupgåendet vid aktra perpendikeln vara minst så stort som behövs för att uppnå full nedsänkning av propellern (propellarna).

3. I inget fall får barlastvatten föras i lasttankar utom på de sällsynta resor, då väderleksförhållandena är så svåra att det enligt befälhavarens bedömning är nödvändigt att föra extra vattenbarlast i lasttankar för att fartyget skall vara säkert. Sådan extra vattenbarlast skall hanteras och släppas ut med iakttagande av regel 9 i denna bilaga och i enlighet med föreskrifterna i regel 15 i denna bilaga, och anteckning skall göras i den oljedagbok som avses i regel 20 i denna bilaga.

4. I fråga om nya råoljetankfartyg skall den extra barlast som tillåtes i punkt 3 i denna regel föras i lasttankar endast, om dessa tankar före avgången från oljelosningshamn eller -terminal har blivit rengjorda med råolja enligt regel 13 B i denna bilaga.

5. Utan hinder av föreskrifterna i punkt 2 i denna regel gäller i fråga om oljetankfartyg med en längd som understiger 150 meter att barlastförhållandena med segregerad barlast skall vara godkända av administrationen.

6. Varje nytt råoljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt skall vara försett med ett system för rengöring av lasttankar med råolja. Det åligger administrationen att tillse att systemet i allt uppfyller föreskrifterna i regel 13 B i denna bilaga inom ett år efter det att tankfartyget första gången använts i fart för transport av råolja eller, om detta inträffar senare, vid slutet av den tredje resa under vilken råolja som är lämplig för rengöring med råolja transporterats. Såvida inte sådant oljetankfartyg transporterar råolja som ej är lämplig för rengöring med råolja, skall oljetankfartyget använda systemet enligt föreskrifterna i nämnda regel.

Existerande råoljetankfartyg med minst 40 000 tons dödvikt

7. Om annat ej följer av föreskrifterna i punkter 8 och 9 i denna regel, skall varje existerande råoljetankfartyg med minst 40 000 tons dödvikt vara försett med segregerade barlasttankar och uppfylla föreskrifterna i punkterna 2 och 3 i denna regel från och med dagen för ikraftträdandet av detta protokoll.

8. Existerande råoljetankfartyg som avses i punkt 7 i denna regel får, i stället för att vara försedda med segregerade barlasttankar, använda ett system för rengöring av lasttankar med råolja i enlighet med föreskrifterna i regel 13 B i denna bilaga, såvida ej råoljetankfartyget är avsett att transportera råolja som ej är lämpad för rengöring med råolja.

9. Existerande råoljetankfartyg som avses i punkt 7 eller 8 i denna regel får, i stället för att vara försedda med segregerade barlasttankar eller att använda ett system för rengöring av lasttankar med råolja, använda särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med föreskrifterna i regel 13 A i denna bilaga, under följande tid:

(a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13 A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

(a) a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set

* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(X).

a) i fråga om råoljetankfartyg med minst 70 000 tons dödvikt, intill två år efter dagen för ikraftträdandet av detta protokoll, och

b) i fråga om råoljetankfartyg som har 40 000 tons dödvikt eller mer men mindre än 70 000 dödvikt, intill fyra år efter dagen för ikraftträdandet av detta protokoll.

Existerande produkttankfartyg med minst 40 000 tons dödvikt

10. Från och med dagen för ikraftträdandet av detta protokoll skall varje existerande produkttankfartyg med minst 40 000 tons dödvikt vara försett med segregerade barlasttankar och uppfylla föreskrifterna i punkterna 2 och 3 i denna regel eller alternativt använda särskilt avdelade rena barlast-tankar i enlighet med föreskrifterna i regel 13 A i denna bilaga.

Oljetankfartyg som får betraktas som oljetankfartyg med segregerade barlasttankar

11. Varje oljetankfartyg som ej behöver vara försett med segregerade barlasttankar i enlighet med punkt 1, 7 eller 10 i denna regel får dock betraktas som ett tankfartyg med segregerade barlasttankar, förutsatt att det uppfyller föreskrifterna i punkterna 2 och 3 eller, i förekommande fall, punkt 5 i denna regel.

Regel 13 A

Föreskrifter för oljetankfartyg med särskilt avdelade rena barlasttankar

1. Ett oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med föreskrifterna i regel 13 punkt 9 eller 10 i denna bilaga skall ha tillräcklig tankkapacitet avdelad uteslutande för förande av ren barlast, definierad i regel 1 punkt 16 i denna bilaga, för att uppfylla föreskrifterna i regel 13 punkterna 2 och 3 i denna bilaga.

2. Arrangemang och hanteringsmetoder avseende särskilt avdelade rena barlasttankar skall uppfylla de föreskrifter som meddelas av administrationen. Sådana föreskrifter skall innehålla åtminstone samtliga de föreskrifter som är upptagna i "Specifikationer för oljetankfartyg med särskilt avdelade rena barlasttankar" i den lydelse som har fastställts av 1978 års internationella konferens om tankfartygssäkerhet och förebyggande av havsförorening genom Resolution 14 och som får ändras av organisationen.

3. Ett oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlasttankar skall vara utrustat med en oljehaltmätare, som är godkänd av administrationen på grundval av specifikationer som rekommenderas av organisationen,* för att möjliggöra övervakning av oljehalten i barlastvatten som släppes ut. Oljehaltmätare skall installeras senast vid oljetankfartygets första planenliga varvsbesök efter ikraftträdandet av detta protokoll. Intill dess oljehaltmätare har installerats, skall det omedelbart före utsläpp av barlast, genom undersökning av barlastvatten från särskilt avdelade tankar, klarläggas att ingen förorening med olja har skett.

4. Varje oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlasttankar skall vara försett med:

a) En handbok för användning av särskilt avdelade rena barlasttankar, vilken i detalj beskriver systemet och specificerar hanteringsmetoder. Denna handbok skall vara godkänd av administrationen och skall innehålla

* Se "Rekommendation om internationella utförande- och provningsspecifikationer för separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och oljehaltmätare", antagen av organisationen genom Resolution A.393 (X).

out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and

(b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13 B

Requirements for Crude Oil Washing

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

(a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and

(b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13 C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

(a) ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or

(b) ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:

(i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(1) of this Annex; or

all den information som anges i de specifikationer som avses i punkt 2 i denna regel. Om en ändring som berör systemet med särskilt avdelade rena barlasttankar göres, skall handboken ändras på motsvarande sätt.

b) Ett supplement till den oljehandbok som avses i regel 20 i denna bilaga, i enlighet med supplement 1 till bihang III till denna bilaga. Supplementet skall på ett varaktigt sätt fogas vid oljedagboken.

Regel 13 B

Föreskrifter för tankrengöring med råolja

1. Varje system för tankrengöring med råolja som skall finnas enligt regel 13 punkterna 6 och 8 i denna bilaga skall uppfylla föreskrifterna i denna regel.

2. Installationen för tankrengöring med råolja och tillhörande utrustning och arrangemang skall uppfylla de föreskrifter som meddelas av administrationen. Sådana föreskrifter skall innehålla åtminstone samtliga de föreskrifter som är upptagna i "Specifikationer för utformning, användning och kontroll av system för tankrengöring med råolja" i den lydelse som har fastställts av 1978 års internationella konferens om tankfartygssäkerhet och förebyggande av havsförorening genom Resolution 15 och som får ändras av organisationen.

3. Ett inertgassystem skall finnas i varje lasttank och sloptank i enlighet med tillämpliga regler i kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss i den lydelse den har erhållit genom ändringar och tillägg enligt 1978 års protokoll till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

4. Med avseende på barlastning av lasttankar skall tillräckligt många lasttankar rengöras med råolja före varje barlastresa så att, med beaktande av tankfartygets trafikmönster och med beaktande av förväntade väderleksförhållanden, vattenbarlast behöver föras endast i lasttankar som har rengjorts med råolja.

5. Varje oljetankfartyg som använder ett system för tankrengöring med råolja skall vara försett med:

a) En handbok för användning och utrustning, vilken i detalj beskriver systemet och utrustningen och specificerar hanteringsmetoder. Handboken skall vara godkänd av administrationen och skall innehålla all den information som anges i de specifikationer som avses i punkt 2 i denna regel. Om en ändring som berör systemet för tankrengöring med råolja göres, skall handboken ändras på motsvarande sätt.

b) Ett supplement till den oljedagbok som avses i regel 20 i denna bilaga, i enlighet med supplement 2 till bihang III till denna bilaga. Supplementet skall på ett varaktigt sätt fogas vid dagboken.

Regel 13 C

Existerande tankfartyg sysselsatta i särskild fart

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i punkterna 2 och 3 i denna regel, skall regel 13 punkterna 7-10 i denna bilaga ej äga tillämpning på ett existerande oljetankfartyg som är sysselsatt uteslutande i särskild fart mellan

a) hamnar eller terminaler inom en stat som är fördragsslutande part, eller

b) hamnar eller terminaler i stater som är fördragsslutande parter, om

1) resan i sin helhet företages inom ett specialområde som avses i regel 10 punkt 1 i denna bilaga, eller

(ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

(a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;

(b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in subparagraph (1)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;

(c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and

(d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

(3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13 D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

(a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;

(b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and

(c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance

2) resan i sin helhet företages inom andra gränser som fastställs av organisationen.

2. Föreskrifterna i punkt 1 i denna regel skall äga tillämpning endast när de hamnar eller terminaler, där last intages på ifrågavarande resor, är försedda med mottagningsanordningar som är tillräckliga för mottagning och behandling av allt barlast- och tankspolvatten från oljetankfartyg som använder dem och samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) att, om annat ej följer av de undantag som medges i regel 11 i denna bilaga, allt barlastvatten inklusive rent barlastvatten och rester efter tankspolning behålls ombord och överföres till mottagningsanordningar och att anteckningen därom i vederbörliga delar av det supplement till oljedagboken som avses i punkt 3 i denna regel bestyrkes av behörig myndighet i hamnstaten,

b) att överenskommelse har träffats mellan administrationen och regeringarna i de hamnstater som avses i punkt 1 a) eller b) i denna regel i fråga om användningen av ett existerande oljetankfartyg för särskild fart,

c) att mottagningsanordningarna i de hamnar eller terminaler som avses ovan har befunnits tillräckliga enligt tillämpliga föreskrifter i denna bilaga och att de, för tillämpningen av denna regel, har godkänts i detta avseende av regeringarna i de fördragslutande stater inom vilka ifrågavarande hamnar eller terminaler är belägna, och

d) att på det internationella oljeskyddscertifikatet intygas att oljetankfartyget är sysselsatt uteslutande i sådan särskild fart.

3. Varje oljetankfartyg som är sysselsatt i särskild fart skall vara försett med ett supplement till den oljedagbok som avses i regel 20 i denna bilaga, i enlighet med supplement 3 till bilag III till denna bilaga. Supplementet skall på ett varaktigt sätt fogas vid oljedagboken.

Regel 13 D

Existerande oljetankfartyg med särskilda barlastarrangemang

1. Om ett existerande oljetankfartyg är så konstruerat eller användes på sådant sätt, att det alltid uppfyller de krav på djupgående och trim som anges i regel 13 punkt 2 i denna bilaga utan att behöva använda sig av vattenbarlast skall de anses uppfylla de krav på segregerade barlasttankar som avses i regel 13 punkt 7 i denna bilaga, under förutsättning att samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) att hanteringsmetoder och barlastarrangemang är godkända av administrationen,

b) att överenskommelse har träffats mellan administrationen och regeringarna i berörda fördragslutande hamnstater i de fall då kraven på djupgående och trim uppfylles genom en hanteringsmetod, och

c) att på det internationella oljeskyddscertifikatet intygas att oljetankfartyget använder särskilda barlastarrangemang.

2. I inget fall får barlastvatten föras i oljetankar utom på de sällsynta resor, då väderleksförhållandena är så svåra att det enligt befälhavarens bedömning är nödvändigt att föra extra vattenbarlast i lasttankar för att fartyget skall vara säkert. Sådan extra vattenbarlast skall hanteras och släppas ut med iakttagande av regel 9 i denna bilaga och i enlighet med föreskrifterna i regel 15 i denna bilaga, och anteckning skall göras i den oljedagbok som avses i regel 20 i denna bilaga.

3. En administration, som i enlighet med punkt 1 c) i denna regel har

with sub-paragraph (1)(c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol.

Regulation 13 E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

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

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

$J = 0.45$ for oil tankers of 20,000 tons deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where:

$a = 0.25$ for oil tankers of 200,000 tons deadweight

$a = 0.40$ for oil tankers of 300,000 tons deadweight

$a = 0.50$ for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in Regulation 23(1)(a) of this Annex,

O_s = as defined in Regulation 23(1)(b) of this Annex.

intygat på ett certifikat att oljetankfartyget använder särskilda barlastarrangemang, skall tillstålla organisationen närmare uppgifter härom för vidarebefordran till de fördragsslutande parterna.

Regel 13 E

Skyddande placering av segregerade barlastutrymmen

1. I varje nytt råoljetankfartyg med minst 20 000 tons dödvikt och i varje nytt produkttankfartyg med minst 30 000 tons dödvikt skall av de segregerade barlasttankar, som krävs för att ge den kapacitet som uppfyller föreskrifterna i regel 13 i denna bilaga, de som är belägna inom lasttanklängden arrangeras i enlighet med föreskrifterna i punkterna 2, 3 och 4 i denna regel för att ge ett visst mått av skydd mot oljeutflöde i händelse av grundstötning eller kollision.

2. Segregerade barlasttankar och andra utrymmen än oljetankar inom lasttanklängden (L_t) skall vara arrangerade så att de uppfyller följande krav:

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

där PA_c = ytan i kvadratmeter av sidobordläggningen för varje segregerad barlasttank eller utrymme som ej är oljetank, baserad på projektionen av mallade dimensioner,

PA_s = ytan i kvadratmeter av bottenbordläggningen för varje sådan tank eller sådant utrymme, baserad på projektionen av mallade dimensioner,

L_t = längden i meter mellan förliga och aktra ändpunkten av lasttankarna,

B = fartygets största bredd i meter som den definieras i regel 1 punkt 21 i denna bilaga,

D = mallat djup i meter mätt midskepps vertikalt från kölens översida till översidan av fribordsdäckets däcksbalk i fartygssidan. I fartyg med rundad övergång mellan sida och däck skall det mallade djupet mätas till skärningspunkten av de mallade linjerna för däck och sidobordläggning, varvid linjerna förlänges som om övergången vore av rektangulär utformning,

J = 0,45 för oljetankfartyg med en dödvikt av 20 000 ton, 0,30 för oljetankfartyg med minst 200 000 tons dödvikt, om annat ej följer av punkt 3 i denna regel.

För mellanliggande dödviktsvärden skall värdet på "J" beräknas genom lineär interpolation.

Närhelst de symboler som användes i denna punkt förekommer i denna regel skall de ha den innebörd som anges i denna punkt.

3. För tankfartyg med minst 200 000 tons dödvikt får värdet på "J" minska enligt nedanstående:

$$J_{\text{reducerat}} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 \cdot O_A} \right) \right] \text{ eller } 0,2 \text{ om detta värde är större}$$

I denna formel är

$a = 0,25$ för oljetankfartyg med 200 000 tons dödvikt,

$a = 0,40$ för oljetankfartyg med 300 000 tons dödvikt,

$a = 0,50$ för oljetankfartyg med minst 420 000 tons dödvikt,

För mellanliggande dödviktsvärden skall värdet på "a" beräknas genom lineär interpolation.

O_c = enligt definitionen i regel 23 punkt 1 a) i denna bilaga,

O_s = enligt definitionen i regel 23 punkt 1 b) i denna bilaga,

O_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24(2) of this Annex.

(4) In the determination of "PA_c" and "PA_s" for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

(a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_c"; and

(b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_s".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14 – *No change*

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 – *No change*

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

Paragraphs (1) to (4) – *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

(5) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

(6) Every existing crude oil carrier required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system or operated with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (5) (b) of this Regulation.

Regulation 19 – *No change*

Regulation 20

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 – *No change*

O_A = tillåtit oljeutflöde enligt föreskrifterna i regel 24 punkt 2 i denna bilaga.

4. Vid beräkning av PA_C och PA_S för segregerade barlasttankar och andra utrymmen än oljetankar skall följande äga tillämpning:

a) Den minsta bredden av varje vingtank eller utrymme, som sträcker sig över fartygssidans hela djup eller från däck till översidan av dubbelbotten, skall ej understiga 2 meter. Bredden skall mätas inombords från fartygssidans i rät vinkel mot mittlinjen. Där en mindre bredd är för handen, skall vingtanken eller utrymmet ej beaktas vid beräkning av den skyddande ytan " PA_C ".

b) Det minsta vertikala djupet av varje dubbelbottentank eller utrymme skall vara $B/15$ eller 2 meter, om detta mått är mindre. Där ett mindre djup är för handen, skall botten tanken eller utrymmet ej beaktas vid beräkning av den skyddande ytan " PA_S ".

Den minsta bredden och det minsta djupet av vingtankar och dubbelbottentankar skall mätas utan beaktande av slaget och, i fråga om den minsta bredden, utan beaktande av rundad övergång mellan däck och fartygssida.

Regel 14 – *Ingen ändring*

Regel 15

I denna regels nuvarande text utgår beteckningen "(1973)" i samband med det internationella oljeskyddscertifikatet.

Reglerna 16 och 17 – *Ingen ändring*

Regel 18

Pump-, rörlednings- och utsläppsanordningar i oljetankfartyg

Punkterna 1 till 4 – *Ingen ändring*

Följande nya punkter införes i den nuvarande texten:

5. Varje nytt oljetankfartyg som skall vara försett med segregerade barlasttankar eller som är utrustat med system för tankrengöring med råolja, skall uppfylla följande krav:

a) Det skall vara utrustat med oljerörledningar som är så utformade och installerade, att mängden olja som blir kvar i ledningarna blir så liten som möjligt.

b) Det skall finnas möjligheter att tömma alla lastpumpar och alla oljeledning, då lossningen avslutas, om så är nödvändigt genom anslutning till en strippinganordning. Oljerester från ledningar och pumpar skall kunna tömmas både i land och till en lasttank eller sloptank. För tömning i land skall det finnas en särskild ledning med liten diameter, vilken ledning skall vara ansluten bordvarts om fartygets manifoldventiler.

6. Varje existerande råoljetankfartyg som skall vara försett med segregerade barlasttankar eller som är utrustat med ett system för tankrengöring med råolja eller som använder särskilt avdelade rena barlasttankar, skall uppfylla föreskrifterna i punkt 5 b) i denna regel.

Regel 19 – *Ingen ändring*

Regel 20

I denna regels nuvarande text utgår beteckningen "(1973)" i samband med det internationella oljeskyddscertifikatet.

Reglerna 21 till 25 – *Ingen ändring*

Appendix I – LIST OF OILS

No change

Appendix II – FORM OF CERTIFICATE

The existing form of Certificate is replaced by the following form:

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Crude oil tanker*

Product carrier*

Crude oil/product carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Protocol*

Ship other than any of the above*

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced

Date of delivery or completion of major conversion

Ingen ändring

Bihang II – FORMULÄR FÖR CERTIFIKAT

Nuvarande formulär för certifikat ersättes med följande formulär:

INTERNATIONELLT OLJESKYDDSCERTIFIKAT

Utfärdat enligt föreskrifterna i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(landets fullständiga namn)

av
(fullständigt namn på behörig person eller organisation som bemyndigats enligt föreskrifterna i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg)

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Bruttodräktighet

Fartygstyp:

Råoljetankfartyg*

Produkttankfartyg*

Råolja-/produkttankfartyg*

Fartyg som ej är oljetankfartyg och som har lasttankar som avses i regel 2 punkt 2 i bilaga I till protokollet*

Annat fartyg än de ovan angivna*

Dag för kontrakt på byggnad eller väsentlig förändring

Dag för kölsträckning, eller då fartyget befann sig på motsvarande byggnadsstadium eller då väsentlig förändring påbörjades

Dag för leverans eller slutförande av väsentlig förändring

* Det ej tillämpliga strykes.

Part A all ships

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

(a) oily-water separating equipment* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

(b) an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

(c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or

(d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4) (a) of Annex I of the Protocol:

.....
.....

Remarks:

* Delete as appropriate.

Fartyget är utrustat med

(avser fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton)

a) separeringsutrustning för oljehaltigt vatten* (som lämnar ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 100 delar på en miljon delar)

b) ett oljefiltreringssystem* (som lämnar ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 100 delar på en miljon delar),

(avser fartyg med en bruttodräktighet av minst 10000 registerton)

c) ett system för övervakning och kontroll av oljeutsläpp* (utöver utrustning enligt a) eller b) ovan), eller

d) separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och ett oljefiltreringssystem* (som lämnar ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 15 delar på en miljon delar) i stället för utrustning enligt a) eller b) ovan.

Uppgifter om föreskrifter från vilka undantag medgivits enligt regel 2 punkterna 2 och 4 a) i bilaga I till protokollet:

.....
.....

Anmärkningar:

* Det ej tillämpliga strykes.

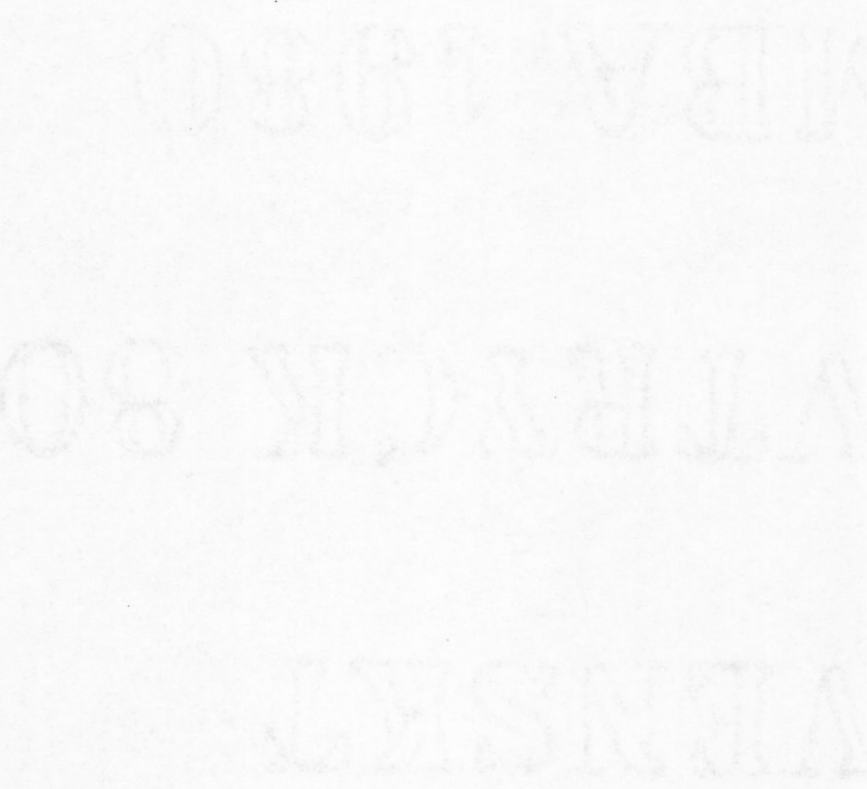
*Endorsement for existing ships**

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships**

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)



* This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

** The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13 A(3), 15(1) and 16(4) of Annex I of the Protocol.

Det intygas att detta fartyg nu har utrustats så, att det uppfyller kraven i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg såvitt avser existerande fartyg**.

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag
(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

* Denna påteckning behöver ej göras på andra certifikat än det första certifikat som utfärdas för ett fartyg.

** Den tid efter protokollets ikraftträdande, inom vilken separeringsutrustning för oljehaltigt vatten, system för kontroll av oljeutsläpp, oljefiltreringssystem och/eller sloptanksarrangemang måste installeras, anges i regel 13 A punkt 3, regel 15 punkt 1 och regel 16 punkt 4 i bilaga I till protokollet.

Carrying Capacity of Ship (m ³)	Deadweight of Ship (metric tons)	Length of Ship (m)

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:
 - (a) required to be constructed according to and complies with**
 - (b) not required to be constructed according to**
 - (c) not required to be constructed according to, but complies with** the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.
2. This ship is:
 - (a) required to be constructed according to and complies with**
 - (b) not required to be constructed according to** the requirements of Regulation 13 E of Annex I of the Protocol.
3. This ship is:
 - (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with**
 - (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to**
 - (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with**
 - (d) in accordance with Regulation 13 C or 13 D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from** the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol
 - (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions of Regulation 13 B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks**
 - (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing**
4. This ship is:
 - (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with**
 - (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to** the requirements of Regulation 13(6) of Annex I of the Protocol.

* This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed or utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

** Delete as appropriate.

Fartygets lastkapacitet (m ³)	Fartygets dödvikt (metrisk ton)	Fartygets längd (m)

Det intygas att fartyget är konstruerat och utrustat och skall användas i enlighet med följande:

1. Detta fartyg
 - a) skall vara konstruerat enligt, och uppfyller**
 - b) behöver ej vara konstruerat enligt**
 - c) behöver ej vara konstruerat enligt, men uppfyller** föreskrifterna i regel 24 i bilaga I till protokollet.
2. Detta fartyg
 - a) skall vara konstruerat enligt, och uppfyller**
 - b) behöver ej vara konstruerat enligt** föreskrifterna i regel 13 E i bilaga I till protokollet.
3. Detta fartyg
 - a) skall vara försett med segregerade barlasttankar enligt, och uppfyller**
 - b) behöver ej vara försett med segregerade barlasttankar enligt**
 - c) behöver ej vara försett med segregerade barlasttankar, men uppfyller**
 - d) är, i enlighet med regel 13 C eller 13 D i bilaga I till protokollet och i enlighet med vad som anges i del C av detta certifikat, undantaget från** föreskrifterna i regel 13 i bilaga I till protokollet.
 - e) är utrustat med ett system för rengöring av lasttankar med råolja i enlighet med föreskrifterna i regel 13 B i bilaga I till protokollet, i stället för att vara försett med segregerade barlasttankar**.
 - f) är försett med särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med föreskrifterna i regel 13 A i bilaga I till protokollet, i stället för att antingen vara försett med segregerade barlasttankar eller vara utrustat med ett system för rengöring av lasttankar med råolja**.
4. Detta fartyg
 - a) skall vara utrustat med ett system för rengöring av lasttankar med råolja enligt, och uppfyller**
 - b) behöver ej vara utrustat med ett system för rengöring av lasttankar med råolja enligt** föreskrifterna i regel 13 punkt 6 i bilaga I till protokollet.

* Denna del skall ifyllas för oljetankfartyg, däri inbegripet kombinationsfartyg. Tillämpliga anteckningar skall göras för andra fartyg än oljetankfartyg, om de är konstruerade för och användes till transport av olja i bulk med en sammanlagd rymd av minst 200 kubikmeter.

** Det ej tillämpliga strykes.

*Segregated ballast tanks**

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

*Dedicated Clean Ballast Tanks**

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until (date)

in accordance with the requirements of Regulation 13A of Annex I of the Protocol.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

*Manual**

This is to certify that this ship has been supplied with:

(a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol**

(b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol**

Identification of the valid Manual

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date:
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Identification of the valid Manual

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date:
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.

** Delete as appropriate.

De segregerade barlasttankarna är fördelade enligt följande:

Tank	Volym (m ³)	Tank	Volym (m ³)

Särskilt avdelade rena barlasttankar*

Detta fartyg använder särskilt avdelade rena barlasttankar fram till den i enlighet med föreskrifterna i regel 13 A i bilaga I till protokollet.
(datum)

De särskilt avdelade rena barlasttankarna är utvalda enligt följande:

Tank	Volym (m ³)	Tank	Volym (m ³)

Handbok*

Det intygas att detta fartyg har försetts med

a) en giltig handbok för användning av särskilt avdelade rena barlasttankar, i enlighet med regel 13 A i bilaga I till protokollet*.

b) en giltig handbok för rengöring av lasttankar med råolja (användning och utrustning), i enlighet med regel 13 B i bilaga I till protokollet*.

Gällande handboks identitetsbeteckning

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag
(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Gällande handboks identitetsbeteckning

Underskrift
(underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag
(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

* Strykes om ej tillämpligt.

** Det ej tillämpliga strykes.

Part C Exemptions*

This is to certify that this ship is:

(a) solely engaged in trade between
and in accordance with
Regulation 13C of Annex I of the Protocol**; or

(b) operating with special ballast arrangements in accordance with Regu-
lation 13D of Annex I of the Protocol**

and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 of
Annex I of the Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of
Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the preven-
tion of pollution by oil; and

that the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings,
arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all
respects satisfactory and that the ship complies with the applicable re-
quirements of Annex I of that Protocol.

This Certificate is valid until
subject to intermediate

survey (s) at intervals of

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19
(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.

** Delete as appropriate.

Det intygas att detta fartyg
 a) är sysselsatt uteslutande i fart mellan
 och, i enlighet med regel 13 C i
 bilaga I till protokollet**, eller
 b) använder särskilda barlastarrangemang i enlighet med regel 13 D i
 bilaga I till protokollet**
 och därför är undantaget från föreskrifterna i regel 13 i bilaga I till
 protokollet.

Underskrift
 (Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag
 (Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Det intygas

att fartyget har besiktigats enligt regel 4 i bilaga I till 1978 års protokoll
 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från
 fartyg, avseende förhindrande av förorening genom olja, och

att besiktningen har visat att fartygets konstruktiva delar, utrustning,
 system, anordningar, arrangemang och material och dessas skick är i alla
 avseenden tillfredsställande och att fartyget uppfyller tillämpliga föreskrif-
 ter i bilaga I till protokollet.

Detta certifikat gäller till
 under förutsättning att fartyget undergår

mellanbesiktning(ar) med mellantider av

Utfärdat i
 (plats där certifikatet utfärdats)

.....19....
 (Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

* Strykes om ej tillämpligt.
 **Det ej tillämpliga strykes.

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Protocol 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Det intygas att vid mellanbesiktning som avses i regel 4 punkt 1 c) i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg detta fatyg och dess skick befunnits uppfylla tillämpliga föreskrifter i detta protokoll.

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

Tidpunkt för nästa mellanbesiktning
(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

Tidpunkt för nästa mellanbesiktning
(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

Tidpunkt för nästa mellanbesiktning
(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag
(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Appendix III—form of oil record book

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement 1

**FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR
OIL TANKERS OPERATED WITH DEDICATED
CLEAN BALLAST TANKS***

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total dedicated clean ballast capacity cubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

Note: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

Följande formulär för supplement till oljedagboken fogas till det nuvarande formuläret:

Supplement 1

FORMULÄR FÖR SUPPLEMENT TILL OLJEDAGBOK FÖR
OLJETANKFARTYG SOM ANVÄNDER SÄRSKILT AVDELADE
RENA BARLASTTANKAR*

Fartygets namn

Registreringsnummer eller signalbokstäver

Total lasttanksvolym kubikmeter

Total tankvolym för särskilt avdelade rena barlasttankar kubikmeter

Följande tankar är utvalda att vara särskilt avdelade rena barlasttankar:

Tank	Volym (m ³)	Tank	Volym (m ³)

Anm. De tider som täckes av supplementet skall sammanfalla med de tider som täckes av oljedagboken.

* Detta supplement skall fogas till oljedagboken för oljetankfartyg som använder särskilt avdelade rena barlasttankar i enlighet med regel 13 A i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg. Annan erforderlig information skall införas i oljedagboken.

101. Identity of tank(s) ballasted			
102. Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
103. Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank			
104. Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
105. Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106. Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry Officer in charge

Master

101. Barlastade tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
102. Dag och fartygets position när vatten avsett för renspolning eller hamnbarlast togs in i särskilt avdelad(e) ren(a) barlasttank(ar)			
103. Dag och fartygets position när pump(ar) och ledningar renspolades till sloptank			
104. Dag och fartygets position när extra barlastvatten togs in i särskilt avdelad(e) ren(a) barlasttank(ar)			
105. Dag, tidpunkt och fartygets position när a) ventiler till sloptank, b) ventiler till lasttankar, c) andra ventiler som påverkar systemet med rena barlasttankar stängdes			
106. Mängd ren barlast som har tagits ombord			

Undertecknad intygar att, förutom ovanstående, alla sjöventiler, lasttanks- och rörledningsanslutningar samt förbindelser mellan tankar blivit säkrade sedan barlastning av de särskilt avdelade rena barlasttankarna avslutats.

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

107.	Identity of tank(s)			
108.	Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			
109.	Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110.	Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111.	Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112.	Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113.	Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge?			
114.	Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			
115.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). (Identify slop tank(s))			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry Officer in charge

Master

107.	Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
108.	Dag, tidpunkt och fartygets position när utsläpp av ren barlast a) i havet eller b) till mottagningsanordning påbörjades			
109.	Dag, tidpunkt och fartygets position när utsläpp i havet avslutades			
110.	Mängd som har släppts ut a) i havet eller b) till mottagningsanordning			
111.	Har barlastvattnet före utsläppet kontrollerats med avseende på oljeförorening?			
112.	Har utsläppet övervakats med oljehaltmätare under utsläppet?			
113.	Har före eller under utsläppet iakttagits något tecken på oljeförorening av barlastvattnet?			
114.	Dag och fartygets position när pump och ledningar rensades efter lastning			
115.	Dag, tidpunkt och fartygets position när a) ventiler till sloptank, b) ventiler till lasttankar, c) andra ventiler som påverkar systemet med rena barlasttankar stängdes			
116.	Mängd förorenat vatten som har överförts till sloptank(ar) (Sloptankens(arnas) identitetsbeteckning(ar) anges)			

Undertecknad intygar att, förutom ovanstående, alla sjöventiler, ventiler för överbordsutflöde, lasttanks- och rörledningsanslutningar samt förbindelser mellan tankar blivit säkrade sedan utsläpp av ren barlast avslutats och att den pump (de pumpar) och rörledningar som är utvalda för systemet med rena barlasttankar rengjorts noggrant sedan utsläpp av ren barlast avslutats.

Dag för anteckning Ansvarigt befäl
 Befälhavare

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK
FOR CRUDE OIL TANKERS
OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING PROCEDURE
USING CRUDE OIL WASHING*

Name of ship

Distinctive number of letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Voyage

from to
(Port(s)) (date) (Port(s)) (date)

Notes: The periods covered by the supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down in the Operations and Equipment Manual required by Regulation 13B (5) (a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

FORMULÄR FÖR SUPPLEMENT TILL OLJEDAGBOK
FÖR RÅOLJETANKFARTYG SOM ANVÄNDER ETT SYSTEM FÖR
RENGÖRING AV LASTTANKAR MED RÅOLJA*

Fartygets namn

Registreringsnummer eller signalbokstäver

Total lasttanksvolym kubimeter

Resa från till
(hamn(ar)) (datum) (hamn(ar)) (datum)

Anm. De tider som täckes av supplementet skall sammanfalla med de tider som täckes av oljedagboken.
De lasttankar som har rengjorts med råolja skall vara de som anges i den handbok som föreskrives i regel 13 B punkt 5 a) i protokollet.

En särskild kolumn skall användas för varje rengjord eller vattensköld tank.

* Detta supplement skall fogas till oljedagboken för råoljetankfartyg som använder system för rengöring av lasttankar med råolja i enlighet med regel 13 B i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och är avsett att ersätta oljedagbokens punkt e). Närmare uppgifter om barlastning och utpumpning av barlast samt annan erforderlig information skall införas i oljedagboken.

201.	Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports				
202.	Identity of tank(s) washed (see Note 1)				
203.	Number of machines in use				
204.	Commenced washing (a) date and time (b) ullage				
205.	Washing pattern employed (see Note 2)				
206.	Washing line pressure				
207.	Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage				
208.	Remarks				

The tanks were washed in accordance with programmes given in the Operations and Equipment Manual (see Note 3) and confirmed dry on completion

Date of entry Officer in charge

Master

Note 1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No. 2 centre, forward section.

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

Note 3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then details must be given under Remarks.

201.	Dag och hamn där rengöring med råolja utfördes eller fartygets position, om rengöringen har utförts mellan två lossningshamnar				
202.	Rengjord(a) tanks(ars) identitetsbeteckning(ar) (se not 1)				
203.	Antal spolkanoner i bruk				
204.	Rengöringen påbörjad a) dag och tidpunkt b) ullage				
205.	Använt rengöringsmönster (se not 2)				
206.	Tryck i rengöringssystemet				
207.	Rengöringen fullbordad eller avslutad a) dag och tidpunkt b) ullage				
208.	Anmärkningar				

Tankarna rengjordes i enlighet med programmen i handboken (se not 3) och konstaterades vara torra vid avslutad rengöring.

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

Not 1 När en enskild tank har fler spolkanoner än som kan manövreras samtidigt i enlighet med vad som sägs i handboken, skall den sektion som blivit rengjord med råolja anges, t.ex nr 2 center, främre sektionen.

Not 2 Anteckna, i enlighet med handboken, om enstegs- eller flerstegsmetod användes för rengöringen. Om flerstegsmetoden användes, ange den vertikala sektor som täckes av spolkanonerna och antalet gånger som denna sektor täckes under denna särskilda del av programmet.

Not 3 Om de program som anges i handboken inte följes, skall närmare uppgifter införas under Anmärkningar.

209.	Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out				
210.	Identity of tank(s) and date				
211.	Volume of water used				
212.	Transferred to (a) reception facilities (b) slop tank(s) (identify slop tank(s))				

Date of entry Officer in charge

Master

209.	Dag och fartygets position när sköljning eller spolning utfördes				
210.	Tankens(arnas) identitetsbe-teckning(ar) samt dag				
211.	Använd vattenmängd				
212.	Överförd till a) mottagningsanordningar b) sloptank(ar) (slop-tankens(arnas) identitetsbe-teckningar anges)				

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

**FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK
FOR OIL TANKERS ENGAGED IN
SPECIFIC TRADES***

Name of ship

Distinctive number or letters

Total cargo carrying capacity cubic metres

Total ballast water capacity
required for compliance with
Regulation 13(2) and (3) of
Annex I of the Protocol cubic metres

Voyages from to
(Port(s)) (Port(s))

Note: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(A) Loading of ballast water

301.	Identity of tank(s) ballasted				
302.	Date and position of ship when ballasted				
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres				
304.	Method of calculating ballast quantity				
305.	Remarks				
306.	Date and signature of officer in charge				
307.	Date and signature of Master				

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Sections (d), (f), (g) and (i) of the Oil Record Book. Other information required should be entered in the Oil Record Book.

FORMULÄR FÖR SUPPLEMENT TILL OLJEDAGBOK
FÖR OLJETANKFARTYGG SOM ÄR
SYSSELSATTA I SÄRSKILD FART*

Fartygets namn

Registreringsnummer eller signalbokstäver

Total lasttanksvolym kubikmeter

Total vattenbarlastkapacitet
som kräves för uppfyllande av
regel 13 punkterna 2 och 3 i
bilaga I till protokollet kubikmeter

Resor fråntill
(hamn(ar)) (hamn(ar))

Anm. De tider som täckes av supplementet skall sammanfalla med de tider som täckes av oljedagboken.

A. Intagande av barlastvatten

301.	Barlastad(e) tanks(ars) identitetsbeteckning(ar)				
302.	Dag och fartygets position vid barlastningen				
303.	Total mängd intagen barlast i kubikmeter				
304.	Metod för beräkning av barlastmängden				
305.	Anmärkingar				
306.	Dag och underskrift av ansvarigt befäl				
307.	Dag och underskrift av befälhavaren				

* Detta supplement skall fogas till oljedagboken för oljetankfartyg som är sysselsatta i särskild fart i enlighet med regel 13 C i bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och är avsett att ersätta oljedagbokens punkter d), f), g) och i). Annan erforderlig information skall införas i oljedagboken.

308.	Reason for re-allocation				
309.	Date and signature of officer in charge				
310.	Date and signature of Master				

(C) Ballast water discharge to reception facility

311.	Date and port(s) where ballast water was discharged				
312.	Name or designation of reception facility				
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres				
314.	Method of calculating ballast quantity				
315.	Date and signature of officer in charge				
316.	Date and signature of Master				
317.	Date, signature and stamp of port authority official				

308. Anledning till omfördelningen				
309. Dag och underskrift av ansvarigt befäl				
310. Dag och underskrift av befälhavaren				

C. Avlämnande av barlastvatten till mottagningsanordning

311. Dag och hamn(ar) där barlastvatten avlämnades				
312. Mottagningsanordningens namn eller beteckning				
313. Total mängd avlämnat barlastvatten i kubikmeter				
314. Metod för beräkning av barlastmängden				
315. Dag och underskrift av ansvarigt befäl				
316. Dag och underskrift av befälhavaren				
317. Dag, underskrift och stämpel av tjänsteman vid hamnmyndighet				

Annex II

Regulations for the control of pollution by noxious liquid substances in bulk

No change

Annex III

Regulations for the prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons

No change

Annex IV

Regulations for the prevention of pollution by sewage from ships

No change

Annex V

Regulations for the prevention of pollution by garbage from ships

No change

Regler för kontroll av förorening genom skadliga flytande ämnen i bulk

Ingen ändring

Bilaga III

Regler till förhindrande av förorening genom skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar

Ingen ändring

Bilaga IV

Regler till förhindrande av förorening genom toalettavfall från fartyg

Ingen ändring

Bilaga V

Regler till förhindrande av förorening genom fast avfall från fartyg

Ingen ändring

AR

11

KT

CK 80

980

1973 ARS INTERNATIONELLA KONVENTION
TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING
FRÅN FARTYG

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973¹**

THE PARTIES TO THE CONVENTION,

BEING CONSCIOUS of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

RECOGNIZING that deliberate, negligent or accidental release of oil and other harmful substances from ships constitutes a serious source of pollution,

RECOGNIZING ALSO the importance of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as being the first multilateral instrument to be concluded with the prime objective of protecting the environment, and appreciating the significant contribution which that Convention has made in preserving the seas and coastal environment from pollution,

DESIRING to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

CONSIDERING that this object may best be achieved by establishing rules not limited to oil pollution having a universal purport,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

General Obligations under the Convention

- (1) The Parties to the Convention undertake to give effect to the provisions of the present Convention and those Annexes thereto by which they are bound, in order to prevent the pollution of the marine environment by the discharge of harmful substances or effluents containing such substances in contravention of the present Convention.
- (2) Unless expressly provided otherwise, a reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to its Protocols and to the Annexes.

ARTICLE 2

Definitions

For the purposes of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

- (1) "Regulations" means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.

¹ Smärre avvikelser från den i prop. 1975/76 intagna texten är betingade av officiella rättelser i den engelska texten (Procès-Verbal of Rectification of 13 June 1978).

(Översättning)¹

1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

DE FÖRDRAGSSLUTANDE PARTERNA,

SOM ÄR MEDVETNA om nödvändigheten att bevara den mänskliga miljön i allmänhet och den marina miljön i synnerhet,

SOM INSER att utsläpp av olja och andra skadliga ämnen från fartyg som sker avsiktligt eller av försumlighet eller på grund av olyckshändelse utgör en allvarlig föroreningskälla,

SOM ÄVEN INSER betydelsen av 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja som det första multilaterala avtal, som träffats med skyddet av miljön som främsta syfte, och uppskattar denna konventions betydande bidrag till skyddet av haven och kusternas miljö mot förorening,

SOM ÖNSKAR uppnå en fullständig eliminering av avsiktlig förorening av den marina miljön genom olja och andra skadliga ämnen och en minimering av utsläpp av sådana ämnen på grund av olyckshändelse,

SOM ANSER att detta mål bäst kan uppnås genom att regler fastställs som ej är begränsade till oljeförorening och som har universell tillämplighet,

HAR ÖVERENSKOMMIT om följande:

ARTIKEL 1

Allmänna förpliktelser enligt konventionen

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att tillämpa bestämmelserna i denna konvention och i de bilagor till den som är bindande för dem, i syfte att hindra förorening av den marina miljön genom utsläpp av skadliga ämnen eller utflöden som innehåller sådana ämnen i strid mot denna konvention.
2. Om annat ej uttryckligen anges innebär en hänvisning till denna konvention samtidigt en hänvisning till dess protokoll och till bilagorna.

ARTIKEL 2

Definitioner

Om annat ej uttryckligen anges skall i denna konvention

1. med "regler" förstås reglerna i bilagorna till denna konvention,

¹ Översättning i enlighet med den i prop. 1975/76: 5 intagna texten. Smärre jämkningar har gjorts, i vissa fall betingade av officiella rättelser i den engelska texten.

(2) "Harmful substance" means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

(3) (a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

(b) "Discharge" does not include:

(i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or

(ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or

(iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

(4) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

(5) "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

(6) "Incident" means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

(7) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

ARTICLE 3

Application

(1) The present Convention shall apply to:

(a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and

(b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

(2) Nothing in the present Article shall be construed as derogating from or extending the sovereign rights of the Parties under international law over the sea-bed and subsoil thereof adjacent to their coasts for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources.

2. med "skadligt ämne" förstås varje ämne som, om det tillföres havet, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadligt för levande tillgångar och den marina faunan och florán, skada skönhets- och rekreationsvärden eller störa annat behörigt utnyttjande av havet, däri inbegripet varje ämne som är föremål för reglering i denna konvention,
3. a) med "utsläpp" förstås, i fråga om skadliga ämnen eller utflöden som innehåller sådana ämnen, varje utsläpp, oavsett hur det orsakats, från ett fartyg, däri inbegripet varje utströmning, kvittblivning, spill, läckage, utpumpning, utspridning eller uttömning,
- b) uttrycket "utsläpp" ej innefatta
- 1) dumpning som avses i konventionen om förhindrande av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall, avslutad i London den 13 november 1972, eller
 - 2) sådant utsläpp av skadliga ämnen som direkt orsakas av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad bearbetning av havsbottens mineraltillgångar, eller
 - 3) utsläpp av skadliga ämnen för behörig vetenskaplig forskning angående bekämpning eller kontroll av förorening,
4. med "fartyg" förstås fartyg av alla slag som användes i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg, flytande farkoster och fasta eller flytande plattformar,
5. med "administration" förstås regeringen i den stat under vars myndighet fartyget lyder. I fråga om ett fartyg som är berättigat att föra en viss stats flagga är administrationen denna stats regering. I fråga om fasta eller flytande plattformar, som användes för utforskning av och utvinning från den del av havsbotten och dess underlag som gränsar till den kust över vilken kuststaten utövar suveräna rättigheter med avseende på utforskning och utvinning av naturtillgångarna, är administrationen ifrågavarande kuststats regering,
6. med "incident" förstås en händelse som medför eller kan befaras medföra utsläpp i havet av skadligt ämne eller utflöden innehållande sådant ämne,
7. med "organisationen" förstås Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen.

ARTIKEL 3

Tillämpningsområde

1. Denna konvention skall äga tillämpning på
 - a) fartyg som är berättigade att föra en fördragsslutande parts flagga, och
 - b) fartyg som ej är berättigade att föra en fördragsslutande parts flagga men som lyder under en fördragsslutande parts myndighet.
2. Intet i denna artikel skall tolkas som inskränkning i eller utvidgning av de fördragsslutande parternas suveräna rättigheter enligt internationell rätt i fråga om utforskning och utvinning av naturtillgångarna i den del av havsbotten och dess underlag som gränsar till deras kuster.

(3) The present Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with the present Convention.

ARTICLE 4

Violation

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

(2) Any violation of the requirements of the present Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

- (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- (b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

ARTICLE 5

Certificates and Special Rules on Inspection of Ships

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of the present Article a certificate issued under the authority of a Party to the Convention in accordance with the provisions of the Regulations shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as a certificate issued by them.

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment

3. Denna konvention skall ej äga tillämpning på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som äges eller drives av en stat och som vid tidpunkten i fråga användes enbart i statlig icke-kommersiell tjänst. Varje fördragsslutande part skall dock i fråga om fartyg av detta slag, som den äger eller driver, tillse genom vidtagande av lämpliga åtgärder, som ej inverkar menligt på fartygens funktion eller funktionsförmåga, att sådana fartyg så långt det är skäligt och möjligt uppträder i överensstämmelse med denna konvention.

ARTIKEL 4

Överträdelse

1. Varje överträdelse av bestämmelserna i denna konvention skall vara förbjuden och påföljder för sådan överträdelse skall vara lagligen fastställda av ifrågavarande fartygs administration oavsett var överträdelsen sker. Underrättas administrationen om en sådan överträdelse och finner att tillräckliga bevis föreligger för att inleda rättsligt förfarande med anledning av den påstadda överträdelsen, skall den föranstalta om att rättsligt förfarande inledes så snart som möjligt i enlighet med dess lag.

2. Varje överträdelse av bestämmelserna i denna konvention inom någon fördragsslutande parts jurisdiktion skall vara förbjuden och påföljder för sådana överträdelse skall vara fastställda i denna parts lag. Närhelst sådan överträdelse sker skall denna fördragsslutande part antingen

- a) föranstalta om att rättsligt förfarande inledes i enlighet med dess lag, eller
- b) tillhandahålla fartygets administration sådana upplysningar och bevis i dess besittning som visar att en överträdelse har skett.

3. Har upplysningar eller bevis rörande överträdelse av denna konvention tillställts fartygets administration, skall denna skyndsamt underrätta den fördragsslutande part som har tillhandahållit upplysningen eller beviset samt organisationen om de åtgärder som har vidtagits.

4. De straff som anges i en fördragsslutande parts lag i enlighet med denna artikel skall vara tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelse av konventionen och de skall vara lika stränga oavsett var överträdelsen sker.

ARTIKEL 5

Certifikat och särskilda regler om inspektion av fartyg

1. Om annat ej följer av bestämmelserna i punkt 2 i denna artikel, skall certifikat som utfärdats enligt bemyndigande av en fördragsslutande part enligt vad som föreskrives i reglerna godtagas av övriga fördragsslutande parter och betraktas för alla i denna konvention avsedda ändamål som likvärdigt med certifikat som de själva utfärdat.

2. Ett fartyg för vilket kräves certifikat enligt vad som föreskrives i reglerna får i sådan hamn eller terminalanläggning utanför kusten (utsjöterminal) som är under en fördragsslutande parts jurisdiktion underkastas inspektion genom förrättningsmän som bemyndigats därtill i vederbörlig ordning av denna fördragsslutande part. Varje sådan inspektion skall begränsas till att fastställa att giltigt certifikat finns ombord, försävt det ej finns klara skäl att antaga att fartygets tillstånd eller dess

does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

(3) If a Party denies a foreign ship entry to the ports or off-shore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned. Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned. Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with the provisions of the Regulations.

(4) With respect to the ships of non-Parties to the Convention, Parties shall apply the requirements of the present Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE 6

Detection of Violations and Enforcement of the Convention

(1) Parties to the Convention shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of the present Convention, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Convention applies may, in any port or off-shore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has discharged any harmful substances in violation of the provisions of the Regulations. If an inspection indicates a violation of the Convention, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

(3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in violation of the provisions of the Regulations. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the Master of the ship of the alleged violation.

(4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

(5) A Party may also inspect a ship to which the present Convention applies when it enters the ports or off-shore terminals under its jurisdiction, if a request for an

utrustning i väsentliga avseenden ej överensstämmer med uppgifterna i certifikatet. I sådant fall eller om på fartyget ej föres giltigt certifikat, skall den fördragsslutande part som utför inspektion vidtaga åtgärder för att säkerställa att fartyget ej skall avgå förrän det kan gå till sjöss utan att utgöra ett oskäligt hot om skada på den marina miljön. Denna fördragsslutande part får dock ge sådant fartyg tillstånd att lämna hamnen eller utsjöterminalen för att gå till det närmaste lämpliga reparationsvarv som är tillgängligt.

3. Om en fördragsslutande part nekar ett utländskt fartyg tillträde till hamnar eller utsjöterminaler under dess jurisdiktion eller vidtager någon åtgärd mot sådant fartyg på grund av att fartyget ej uppfyller bestämmelserna i denna konvention, skall denna fördragsslutande part omedelbart underrätta konsuln eller den diplomatiska representanten för den part vars flagga fartyget är berättigat att föra eller, om detta ej är möjligt, ifrågavarande fartygs administration. Innan tillträde nekas eller åtgärd vidtages kan fördragsslutande part begära samråd med ifrågavarande fartygs administration. Administrationen skall också underrättas när ett fartyg ej medför giltigt certifikat enligt vad som föreskrives i reglerna.

4. Med avseende på fartyg från stater som ej är fördragsslutande parter skall de fördragsslutande parterna tillämpa bestämmelserna i denna konvention i den mån det är nödvändigt för att säkerställa att sådana fartyg ej får en mera gynnsam behandling.

ARTIKEL 6

Upptäckande av överträdelse och verkställande av konventionen

1. De fördragsslutande parterna skall samarbeta för att upptäcka överträdelse av konventionen och för att verkställa bestämmelserna i konventionen och de skall därvid begagna alla lämpliga och användbara medel för spaning och miljöövervakning, lämpliga förfaranden för rapportering och insamlande av bevismaterial.

2. Ett fartyg på vilket denna konvention äger tillämpning får i varje hamn eller utsjöterminal under en fördragsslutande part underkastas inspektion genom förrättningsmän som utsetts eller bemyndigats av parten för att utröna om skadliga ämnen släppts ut i strid mot vad som föreskrives i reglerna. Visar en inspektion att överträdelse av konventionen skett, skall en rapport tillställas administrationen för lämplig åtgärd.

3. Varje fördragsslutande part skall förse administrationen med bevis, om sådana finns, för att fartyg släppt ut skadliga ämnen eller utflöden som innehåller sådana ämnen i strid mot vad som föreskrives i reglerna. Om så är möjligt, skall den förstnämnda partens behöriga myndighet underrätta fartygets befälhavare om den påstådda överträdelsen.

4. Den administration som sålunda underrättats skall efter mottagande av sådana bevis undersöka fallet och kan begära att den andra fördragsslutande parten tillhandahåller ytterligare eller bättre bevis för den påstådda överträdelsen. Finner administrationen att tillräckliga bevis föreligger för att inleda rättsligt förfarande med anledning av den påstådda överträdelsen, skall den föranstalta om att sådant rättsligt förfarande inleds så snart som möjligt i enlighet med dess lag. Administrationen skall skyndsamt underrätta den fördragsslutande part som rapporterat den påstådda överträdelsen och organisationen om vidtagen åtgärd.

5. En fördragsslutande part får också verkställa inspektion av ett fartyg på vilket denna konvention äger tillämpning, när det anlöper hamnar eller utsjöterminaler

investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in any place. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

ARTICLE 7

Undue Delay to Ships

- (1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 4, 5 or 6 of the present Convention.
- (2) When a ship is unduly detained or delayed under Article 4, 5 or 6 of the present Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

ARTICLE 8

Reports on Incidents Involving Harmful Substances

- (1) A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.
- (2) Each Party to the Convention shall:
 - (a) make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and
 - (b) notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.
- (3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:
 - (a) the Administration of the ship involved; and
 - (b) any other State which may be affected.
- (4) Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other party concerned.

ARTICLE 9

Other Treaties and Interpretation

- (1) Upon its entry into force, the present Convention supersedes the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended, as between Parties to that Convention.

under dess jurisdiktion, om begäran om en sådan undersökning mottagits från en annan fördragsslutande part jämte tillräckliga bevis för att fartyget släppt ut skadliga ämnen eller utflöden som innehåller sådana ämnen, oavsett var detta skett. Rapport om sådan undersökning skall tillställas den fördragsslutande part som begärt undersökningen samt administrationen, så att lämplig åtgärd kan vidtagas enligt denna konvention.

ARTIKEL 7

Otillbörligt försenande av fartyg

1. Alla tänkbara ansträngningar skall göras för att undvika att ett fartyg otillbörligt kvarhålls eller försenas på grund av åtgärd enligt artikel 4, 5 eller 6 i denna konvention.
2. När ett fartyg otillbörligt kvarhålls eller försenas på grund av åtgärd enligt artikel 4, 5 eller 6 i denna konvention, skall det vara berättigat till ersättning för uppkommen förlust eller skada.

ARTIKEL 8

Rapporter om incidenter som rör skadliga ämnen

1. Rapport om en incident skall avges utan dröjsmål och så fullständigt som möjligt i enlighet med bestämmelserna i protokoll I till denna konvention.
2. Varje fördragsslutande part skall
 - a) vidtaga alla åtgärder som är nödvändiga för att alla rapporter om incidenter mottages och bearbetas av en lämplig tjänsteman eller lämpligt organ, och
 - b) delge organisationen fullständiga uppgifter om sådana åtgärder för utsändning till övriga fördragsslutande parter och organisationens medlemsstater.
3. Närhelst en fördragsslutande part mottager en rapport enligt bestämmelserna i denna artikel skall parten omedelbart vidarebefordra rapporten till
 - a) ifrågavarande fartygs administration, och
 - b) varje annan stat som kan beröras.
4. Varje fördragsslutande part förbinder sig att utfärda instruktioner för sådana fartyg och luftfartyg, som användes för sjöfartsövervakning, och andra lämpliga förvaltningar att till sina myndigheter rapportera varje incident som avses i protokoll I till denna konvention. Sådan fördragsslutande part skall, om den anser det lämpligt, avge motsvarande rapport till organisationen och varje annan berörd fördragsslutande part.

ARTIKEL 9

Andra fördrag och tolkning

1. Denna konvention ersätter, när den träder i kraft, 1954 års reviderade internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja såvitt avser förhållandet mellan den konventionens parter.

(2) Nothing in the present Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C(XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

(3) The term "jurisdiction" in the present Convention shall be construed in the light of international law in force at the time of application or interpretation of the present Convention.

ARTICLE 10

Settlement of Disputes

Any dispute between two or more Parties to the Convention concerning the interpretation or application of the present Convention shall, if settlement by negotiation between the Parties involved has not been possible, and if these Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of them to arbitration as set out in Protocol II to the present Convention.

ARTICLE 11

Communication of Information

- (1) The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:
- (a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;
 - (b)* a list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations;
 - (c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;
 - (d) a list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;
 - (e) official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and
 - (f) an annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention.
- (2) The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under sub-paragraphs (1)(b) to (f) of the present Article.

2. Intet i denna konvention skall föregripa havsrättens kodifiering och utveckling vid den havsrättskonferens som Förenta nationerna skall hålla enligt Förenta nationernas generalförsamlings resolution 2750 C (XXV); ej heller föregripes någon stats nuvarande eller framtida anspråk och rättsliga uppfattning rörande havsrätten samt arten och omfattningen av kuststats- och flaggstatsjurisdiktion.

3. Uttrycket "jurisdiktion" skall i denna konvention tolkas enligt den internationella rätt som gäller vid tidpunkten för tillämpning eller tolkning av denna konvention.

ARTIKEL 10

Biläggande av tvister

Twist mellan två eller flera fördragsslutande parter beträffande tolkningen eller tillämpningen av denna konvention skall, om tvisten ej kunnat biläggas genom förhandlingar mellan berörda fördragsslutande parter och dessa parter ej kommer överens om annat, på begäran av någon av dem hänskjutas till skiljedom enligt protokoll II till denna konvention.

ARTIKEL 11

Tillhandahållande av information

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att delge organisationen
 - a) texten till lagar, förordningar, kungörelser, reglementen och andra bestämmelser som har utfärdats i olika ämnen inom denna konventions tillämpningsområde,
 - b)* en förteckning över de icke-statliga organ som bemyndigats att vidtaga åtgärder på deras vägnar i frågor som rör utformning, konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar skadliga ämnen enligt vad som föreskrives i reglerna,
 - c) ett tillräckligt antal exemplar av de certifikat som utfärdas av dem enligt vad som föreskrives i reglerna,
 - d) en förteckning över mottagningsanordningar, innefattande dessas belägenhet och kapacitet, tillgängliga anordningar och övriga kännetecken,
 - e) officiella rapporter eller sammandrag av officiella rapporter i den mån de avser resultaten av denna konventions tillämpning, och
 - f) en årlig statistisk redogörelse, enligt formulär som fastställs av organisationen, för straff som utdömts för överträdelse av denna konvention.
2. Organisationen skall underrätta fördragsslutande parter om mottagandet av meddelanden enligt denna artikel och vidarebefordra till alla fördragsslutande parter information som delgivits organisationen enligt punkterna 1 b)–1 f) i denna artikel.

* Ändrad gm MARPOL-protokollet, art. III.

ARTICLE 12

Casualties to Ships

- (1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.
- (2) Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation, when it judges that such information may assist in determining what changes in the present Convention might be desirable.

ARTICLE 13

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

- (1) The present Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 15 January 1974 until 31 December 1974 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
- (2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.
- (3) The Secretary-General of the Organization shall inform all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any new instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

ARTICLE 14

Optional Annexes

- (1) A State may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention declare that it does not accept any one or all of Annexes III, IV and V (hereinafter referred to as "Optional Annexes") to the present Convention. Subject to the above, Parties to the Convention shall be bound by any Annex in its entirety.
- (2) A State which has declared that it is not bound by an Optional Annex may at any time accept such Annex by depositing with the Organization an instrument of the kind referred to in Article 13(2) of the present Convention.
- (3) A State which makes a declaration under paragraph (1) of the present Article in respect of an Optional Annex and which has not subsequently accepted that Annex in accordance with paragraph (2) of the present Article shall not be under any obligation nor entitled to claim any privileges under the present Convention in

ARTIKEL 12

Fartygsolyckor

1. Varje administration förbinder sig att verkställa en undersökning av varje olycka som drabbar något av dess fartyg på vilket reglerna äger tillämpning, om sådan olycka medfört en allvarlig skadlig effekt på den marina miljön.
2. Varje fördragsslutande part förbinder sig att tillhandahålla organisationen information om resultatet av sådana undersökningar när den finner att sådan information kan vara av betydelse för bedömande av vilka ändringar i denna konvention som kan vara önskvärda.

ARTIKEL 13

Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och anslutning

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i organisationens lokaler från den 15 januari 1974 till den 31 december 1974 och skall därefter vara öppen för anslutning. Stater kan bli fördragsslutande parter genom
 - a) undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande, eller
 - b) undertecknande med förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande, följt av ratificering, godtagande eller godkännande, eller
 - c) anslutning.
2. Ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deposition av ett instrument därom hos organisationens generalsekreterare.
3. Organisationens generalsekreterare skall underrätta alla stater som har undertecknat denna konvention eller anslutit sig till den om undertecknande och om deposition av nytt instrument som avser ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning samt om dagen för instrumentets deposition.

ARTIKEL 14

Valfria bilagor

- 1.* **Stat kan, då den undertecknar, ratificerar, godtager, godkänner eller ansluter sig till denna konvention, förklara att den ej godtager en eller flera av bilagorna III, IV och V (i det följande benämnda "valfria bilagor") till denna konvention. Om annat ej följer av vad som sagts ovan, skall fördragsslutande parter vara bundna av varje bilaga i dess helhet.**
2. Stat som förklarat sig ej vara bunden av en valfri bilaga kan när som helst godtaga denna bilaga genom att hos organisationen deponera ett instrument av det slag som anges i artikel 13 punkt 2 i denna konvention.
3. Stat som avger förklaring enligt punkt 1 i denna artikel i fråga om valfri bilaga och som ej därefter godtagit denna bilaga enligt punkt 2 i denna artikel skall ej ha några skyldigheter och skall ej heller kunna åberopa några rättigheter enligt

* Beträffande tillämpningen av bilaga II till konventionen, se art. II i MARPOL-protokollet.

respect of matters related to such Annex and all references to Parties in the present Convention shall not include that State in so far as matters related to such Annex are concerned.

(4) The Organization shall inform the States which have signed or acceded to the present Convention of any declaration under the present Article as well as the receipt of any instrument deposited in accordance with the provisions of paragraph (2) of the present Article.

ARTICLE 15

Entry into Force

(1) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become parties to it in accordance with Article 13 of the present Convention.

(2) An Optional Annex shall enter into force twelve months after the date on which the conditions stipulated in paragraph (1) of the present Article have been satisfied in relation to that Annex.

(3) The Organization shall inform the States which have signed the present Convention or acceded to it of the date on which it enters into force and of the date on which an Optional Annex enters into force in accordance with paragraph (2) of the present Article.

(4) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Convention or any Optional Annex after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the Convention or such Annex or three months after the date of deposit of the instrument whichever is the later date.

(5) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the Convention or an Optional Annex entered into force, the Convention or the Optional Annex shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

(6) After the date on which all the conditions required under Article 16 to bring an amendment to the present Convention or an Optional Annex into force have been fulfilled, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention or Annex as amended.

ARTICLE 16

Amendments

(1) The present Convention may be amended by any of the procedures specified in the following paragraphs.

denna konvention i frågor som hänför sig till denna bilaga, och hänvisningar i denna konvention till fördragsslutande parter skall ej innefatta denna stat såvitt avser frågor som hänför sig till bilagan.

4. Organisationen skall underrätta de stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention om förklaring enligt denna artikel och om mottagandet av instrument som deponeras enligt bestämmelserna i punkt 2 i denna artikel.

ARTIKEL 15

Ikraftträdande

1. Denna konvention skall träda i kraft tolv månader efter den dag då minst 15 stater, vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, blivit fördragsslutande parter enligt artikel 13 i denna konvention.

2. En valfri bilaga skall träda i kraft tolv månader efter den dag då de villkor som anges i punkt 1 i denna artikel har uppfyllts i fråga om denna bilaga.

3. Organisationen skall underrätta de stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention om dagen för dess ikraftträdande och om dagen för ikraftträdandet av valfri bilaga enligt punkt 2 i denna artikel.

4. För stater, som deponerar instrument avseende ratificering, godtagande eller godkännande av eller anslutning till denna konvention eller någon av de valfria bilagorna efter det att villkoren för ikraftträdande uppnåtts men före tidpunkten för ikraftträdandet, skall ratificeringen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen bli gällande den dag, då konventionen eller bilagan träder i kraft, eller tre månader efter den dag då instrumentet deponerats, om sistnämnda dag infaller senare.

5. För stater, som deponerar instrument avseende ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning efter den dag då konventionen eller en valfri bilaga trätt i kraft, skall konventionen eller den valfria bilagan bli gällande tre månader efter den dag då instrumentet deponerats.

6. Efter den dag då alla villkor uppfyllts som föreskrives i artikel 16 för ikraftträdande av en ändring i denna konvention eller i en valfri bilaga skall instrument avseende ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning som deponeras gälla den ändrade konventionen eller bilagan.

ARTIKEL 16

Ändringar

1. Denna konvention kan ändras på något av de sätt som anges i följande punkter.

(2) Amendments after consideration by the Organization:

- (a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;
- (b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;
- (c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;
- (d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;
- (e) if adopted in accordance with sub-paragraph (d) of this paragraph, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;
- (f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:
 - (i) an amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;
 - (ii) an amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii) of this paragraph unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;
 - (iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;
 - (iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs (f)(ii) or (f)(iii) of this paragraph;

2. Ändringar efter prövning av organisationen:

- a) Ändring som föreslås av en fördragsslutande part skall överlämnas till organisationen och av dess generalsekreterare delges alla organisationens medlemmar och alla fördragsslutande parter minst sex månader före förslaget prövning.
- b) Ändring som föreslagits och delgivits enligt ovan skall av organisationen överlämnas till ett särskilt organ för prövning.
- c) Fördragsslutande parter skall, vare sig de är medlemmar av organisationen eller ej, vara berättigade att delta i överläggningarna i det särskilda organet.
- d) Ändringar skall antagas med två tredjedels majoritet uteslutande bland närvarande och röstande fördragsslutande parter.
- e) Ändringar som antagits enligt d) i denna punkt skall av organisationens generalsekreterare överlämnas till alla fördragsslutande parter för godtagande.
- f) En ändring skall anses som godtagen i följande fall:
 - 1) Ändring i en artikel i konventionen skall anses som godtagen den dag då den godtagits av två tredjedelar av de fördragsslutande parterna, om de som godtagit ändringen har handelsflottor som sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet.
 - 2) Ändring i en bilaga till konventionen skall anses som godtagen i enlighet med det förfarande som anges i f) 3) i denna punkt, om ej det särskilda organet vid tidpunkten för ändringens antagande bestämmer att ändringen skall anses som godtagen den dag då den godtagits av två tredjedelar av de fördragsslutande parterna, om de som godtagit ändringen har handelsflottor som sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet. Fördragsslutande part får dock när som helst före ikraftträdandet av en ändring i en bilaga till konventionen meddela organisationens generalsekreterare att dess uttryckliga godkännande är nödvändigt innan ändringen träder i kraft för dess del. Generalsekreteraren skall underrätta de fördragsslutande parterna om sådant meddelande och om dagen för mottagandet.
 - 3) Ändring i ett bihang till en bilaga till konventionen skall anses som godtagen vid utgången av en tid, som fastställs av det särskilda organet vid tidpunkten för ändringens antagande och som ej får vara kortare än tio månader, om organisationen ej under denna tid mottager invändningar antingen från minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna eller från ett antal fördragsslutande parter vilkas handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet.
 - 4) Ändring i protokoll I till konventionen skall ske enligt det förfarande som anges i f) 2) eller f) 3) i denna punkt för ändring i bilaga till konventionen.

- (v) an amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph (f)(i) of this paragraph;
 - (g) the amendment shall enter into force under the following conditions:
 - (i) in the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii) of this paragraph, the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;
 - (ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii) of this paragraph, the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it, or a declaration under sub-paragraph (f)(ii) of this paragraph, that their express approval is necessary.
- (3) Amendment by a Conference:
- (a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.
 - (b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.
 - (c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in sub-paragraphs (2)(f) and (g) of the present Article.
- (4) (a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present Article to a "Party to the Convention" shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.
- (b) Any Party which has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that Amendment.
- (5) The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedures as for the adoption and entry into force of an amendment to an Article of the Convention.
- (6) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.

- 5) Ändring i protokoll II till konventionen skall ske enligt det förfarande som anges i f) 1) i denna punkt för ändring i en artikel i konventionen.
- g) En ändring träder i kraft på följande villkor:
- 1) I fråga om sådan ändring i en artikel i konventionen eller i protokoll II eller i protokoll I eller i en bilaga till konventionen, som ej skett enligt det förfarande som anges i f) 3) i denna punkt, träder ändringen, om den godtagits i enlighet med förestående bestämmelser, i kraft sex månader efter den dag då den skall anses som godtagen, med avseende på de fördragsslutande parter som förklarat att de godtager ändringen.
 - 2) I fråga om sådan ändring i protokoll I eller i ett bifång till en bilaga eller i en bilaga till konventionen, som skett enligt det förfarande som anges i f) 3) i denna punkt, träder ändringen, om den skall anses som godtagen i enlighet med förestående bestämmelser, i kraft sex månader efter den dag då den skall anses som godtagen, med avseende på alla fördragsslutande parter utom dem som före denna dag har förklarat att de ej godtager ändringen eller avgivit en förklaring enligt f) 2) i denna punkt att deras uttryckliga godkännande är nödvändigt.
3. Ändring genom en konferens:
- a) På begäran av en fördragsslutande part skall organisationen, om denna begäran biträts av minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna, sammankalla en konferens av fördragsslutande parter för att pröva ändringar i denna konvention.
 - b) Varje ändring som antagits av en sådan konferens med två tredjedels majoritet bland närvarande och röstande fördragsslutande parter skall av organisationens generalsekreterare överlämnas till samtliga fördragsslutande parter för godtagande.
 - c) Om konferensen ej beslutar annat skall ändringen anses som godtagen och ha trätt i kraft i enlighet med de förfaranden som anges för sådant ändamål i punkterna 2 f) och 2 g) i denna artikel.
4. a) I fråga om ändring i en valfri bilaga skall en hänvisning i denna artikel till "en fördragsslutande part" anses avse en hänvisning till en fördragsslutande part som är bunden av ifrågavarande bilaga.
- b) Fördragsslutande part som avböjt att godtaga en ändring i en bilaga skall betraktas som icke fördragsslutande part endast vid tillämpning av ifrågavarande ändring.
5. I fråga om antagande och ikraftträdande av en ny bilaga tillämpas samma förfaranden som i fråga om antagande och ikraftträdande av en ändring i en artikel i konventionen.
6. Om annat ej uttryckligen anges skall sådan ändring i konventionen enligt denna artikel som avser fartygs konstruktiva delar gälla endast fartyg för vilket byggnadskontrakt tecknas eller, om byggnadskontrakt ej finns, vars köl sträcker på eller efter den dag då ändringen träder i kraft.

- (7) Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.
- (8) The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties of any amendments which enter into force under the present Article, together with the date on which each such amendment enters into force.
- (9) Any declaration of acceptance or of objection to an amendment under the present Article shall be notified in writing to the Secretary-General of the Organization. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of the Parties to the Convention.

ARTICLE 17

Promotion of Technical Co-operation

The Parties to the Convention shall promote, in consultation with the Organization and other international bodies, with assistance and co-ordination by the Executive Director of the United Nations Environment Programme, support for those Parties which request technical assistance for:

- (a) the training of scientific and technical personnel;
- (b) the supply of necessary equipment and facilities for reception and monitoring;
- (c) the facilitation of other measures and arrangements to prevent or mitigate pollution of the marine environment by ships; and
- (d) the encouragement of research;

preferably within the countries concerned, so furthering the aims and purposes of the present Convention.

ARTICLE 18

Denunciation

- (1) The present Convention or any Optional Annex may be denounced by any Parties to the Convention at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention or such Annex enters into force for that Party.
- (2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General of the Organization who shall inform all the other Parties of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.
- (3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

7. Ändring i ett protokoll eller i en bilaga skall hänföra sig till det sakliga innehållet i protokollet eller bilagan och skall vara förenlig med artiklarna i denna konvention.

8. Organisationens generalsekreterare skall underrätta alla fördragsslutande parter om varje ändring som träder i kraft enligt denna artikel och om den dag då varje sådan ändring träder i kraft.

9. Förklaring om godtagande av eller om invändning mot en ändring enligt denna artikel skall avges genom ett skriftligt meddelande till organisationens generalsekreterare. Denne skall underrätta de fördragsslutande parterna om sådant meddelande och om dagen för mottagandet.

ARTIKEL 17

Främjande av tekniskt samarbete

De fördragsslutande parterna skall, i samråd med organisationen och andra internationella organ och med hjälp och samordning av verkställande direktören för Förenta nationernas miljöprogram, främja stöd till sådana fördragsslutande parter som begär tekniskt bistånd för

- a) utbildning av vetenskaplig och teknisk personal,
- b) leverans av utrustning och hjälpmedel som är nödvändiga för mottagning och övervakning,
- c) underlättande av andra åtgärder och arrangemang för att hindra eller minska förorening av den marina miljön genom fartyg, och
- d) uppmuntran till forskning,

företrädesvis inom berörda länder, för att på detta sätt befrämja denna konventions mål och syften.

ARTIKEL 18

Uppsägning

1. Denna konvention eller varje valfri bilaga får av fördragsslutande part uppsägas när som helst efter utgången av fem år räknat från den dag, då konventionen eller sådan bilaga träder i kraft för denna fördragsslutande part.

2. Uppsägningen skall verkställas genom ett skriftligt meddelande till organisationens generalsekreterare som skall underrätta alla övriga fördragsslutande parter om sådant meddelande och om dagen för mottagandet samt om den dag då sådan uppsägning blir gällande.

3. En uppsägning blir gällande tolv månader efter den dag då organisationens generalsekreterare mottagit uppsägningen eller efter utgången av den längre tid som kan vara angiven i meddelandet.

ARTICLE 19

Deposit and Registration

- (1) The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to all States which have signed the present Convention or acceded to it.
- (2) As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 20

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English, French, Russian and Spanish¹ languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

ARTIKEL 19

Deponering och registrering

1. Denna konvention skall deponeras hos organisationens generalsekreterare som skall överlämna bestyrkta avskrifter därav till alla stater som undertecknat denna konvention eller anslutit sig till den.
2. Så snart denna konvention trätt i kraft skall organisationens generalsekreterare överlämna texten till Förenta nationernas generalsekreterare för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

ARTIKEL 20

Språk

Denna konvention är upprättad i ett enda exemplar på engelska, franska, ryska och spanska¹ språken, varvid varje text äger lika vitsord. Officiell översättning till arabiska, tyska, italienska och japanska språken skall utarbetas och deponeras tillsammans med det undertecknade originalet.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade², därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

SOM SKEDDE I LONDON den andra november nittonhundrasjuttiotre.

¹ De franska, ryska och spanska texterna har här uteslutits.

² Namnteckningarna uteslutna.

PROTOCOL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES (in accordance with Article 8 of the Convention)

Article I

Duty to Report

(1) The Master of a ship involved in an incident referred to in Article III of this Protocol, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

(2) In the event of the ship referred to in paragraph (1) of the present Article being abandoned, or in the event of a report from such ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.

Article II

Methods of Reporting

(1) Each report shall be made by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available at the time the report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

(2) Reports shall be directed to the appropriate officer or agency specified in paragraph (2)(a) of Article 8 of the Convention.

Article III

When to make Reports

The report shall be made whenever an incident involves:

- (a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or
- (b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:
 - (i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
 - (ii) it results from damage to the ship or its equipment; or
- (c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combating a specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or
- (d) the probability of a discharge referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (c) of the present Article.

PROTOKOLL I

BESTÄMMELSER OM RAPPORTER OM INCIDENTER SOM RÖR SKADLIGA ÄMNEN (enligt artikel 8 i konventionen)

Artikel I

Skyldighet att rapportera

1. Befälhavaren på ett fartyg som haft del i en incident som avses i artikel III i detta protokoll eller annan person som är ansvarig för fartyget skall rapportera de närmare omständigheterna kring incidenten utan dröjsmål och så fullständigt som möjligt i enlighet med bestämmelserna i detta protokoll.
2. Har fartyg som avses i punkt 1 i denna artikel övergivits eller är rapport som avges av sådant fartyg ofullständig eller omöjlig att erhålla, skall fartygets ägare, befraktare, redare eller den som eljest nyttjar fartyget eller deras ombud i största möjliga utsträckning påtaga sig befälhavarens skyldigheter enligt bestämmelserna i detta protokoll.

Artikel II

Metoder för rapportering

1. Varje rapport skall avges per radio, när detta är möjligt, och i varje fall genom de snabbaste kanaler som står till buds vid tidpunkten för rapportens avgivande. Rapporter som sändes per radio skall ges högsta möjliga prioritet.
2. Rapport skall ställas till vederbörande tjänsteman eller organ som anges i artikel 8 punkt 2 a) i konventionen.

Artikel III

När rapport skall avges

Rapport skall avges närhelst en incident inträffar som rör

- a) annat utsläpp än sådant som är tillåtet enligt denna konvention, eller
- b) utsläpp som är tillåtet enligt denna konvention på grund av att
 - 1) det göres i syfte att trygga fartygets säkerhet eller att rädda människoliv till sjöss, eller
 - 2) det är föranlett av en skada på fartyget eller dess utrustning, eller
- c) utsläpp av ett skadligt ämne i syfte att bekämpa en särskild föroreningsincident eller för behörig vetenskaplig forskning angående bekämpning eller kontroll av förorening, eller
- d) sannolikhet för ett utsläpp som avses i punkterna a), b) eller c) i denna artikel.

Article IV

Contents of Report

- (1) Each report shall contain in general:
 - (a) the identity of the ship;
 - (b) the time and date of the occurrence of the incident;
 - (c) the geographic position of the ship when the incident occurred;
 - (d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and
 - (e) relevant details respecting the condition of the ship.
- (2) Each report shall contain, in particular:
 - (a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);
 - (b) a statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea; and
 - (c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and
 - (d) if possible, the names of the consignor, consignee or manufacturer.
- (3) Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.
- (4) Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

Article V

Supplementary Report

Any person who is obliged under the provisions of this Protocol to send a report shall, when possible:

- (a) supplement the initial report, as necessary, with information concerning further developments; and
- (b) comply as fully as possible with requests from affected States for additional information concerning the incident.

Artikel IV

Rapportens innehåll

1. Av varje rapport skall i allmänhet framgå
 - a) fartygets identitet,
 - b) tidpunkt och dag för incidenten,
 - c) fartygets geografiska position då incidenten inträffade,
 - d) vind- och sjöförhållanden vid tidpunkten för incidenten, och
 - e) relevanta uppgifter om fartygets tillstånd.
2. Av varje rapport skall särskilt framgå
 - a) tydliga uppgifter om eller tydlig beskrivning av ifrågavarande skadliga ämnen med, om möjligt, ämnens korrekta tekniska benämningar (handelsnamn bör ej användas i stället för de korrekta tekniska benämningarna),
 - b) uppgift om eller uppskattning av mängder, koncentrationer och troligt tillstånd i fråga om de skadliga ämnen som utsläppts eller befaras bli utsläppta i havet, och
 - c) i förekommande fall, beskrivning av förpackningar och identifieringsmärken, och
 - d) om möjligt, namnet på avsändaren, mottagaren eller tillverkaren.
3. I varje rapport skall tydligt anges huruvida det skadliga ämne som utsläppts eller befaras bli utsläppt är olja, skadligt flytande ämne, skadligt fast ämne eller skadligt gasformigt ämne och huruvida sådant ämne transporterats eller transporteras i bulk eller i förpackad form, fraktcontainer, flyttbara tankar eller väg- och järnvägstankvagnar.
4. Varje rapport skall i erforderlig utsträckning kompletteras med andra relevanta uppgifter, om rapportens mottagare begär det eller rapportens avsändare bedömer det som lämpligt.

Artikel V

Kompletterande rapport

Person som enligt bestämmelserna i detta protokoll är skyldig att avge rapport skall om möjligt

- a) komplettera den ursprungliga rapporten i erforderlig utsträckning med upplysningar om den vidare utvecklingen, och
- b) så fullständigt som möjligt tillmötesgå framställningar från berörda stater om ytterligare upplysningar rörande incidenten.

PROTOCOL II

ARBITRATION

(in accordance with Article 10 of the Convention)

Article I

Arbitration procedure, unless the Parties to the dispute decide otherwise, shall be in accordance with the rules set out in this Protocol.

Article II

(1) An Arbitration Tribunal shall be established upon the request of one Party to the Convention addressed to another in application of Article 10 of the present Convention. The request for arbitration shall consist of a statement of the case together with any supporting documents.

(2) The requesting Party shall inform the Secretary-General of the Organization of the fact that it has applied for the establishment of a Tribunal, of the names of the Parties to the dispute, and of the Articles of the Convention or Regulations over which there is in its opinion disagreement concerning their interpretation or application. The Secretary-General shall transmit this information to all Parties.

Article III

The Tribunal shall consist of three members: one Arbitrator nominated by each Party to the dispute and a third Arbitrator who shall be nominated by agreement between the two first named, and shall act as its Chairman.

Article IV

(1) If, at the end of a period of sixty days from the nomination of the second Arbitrator, the Chairman of the Tribunal shall not have been nominated, the Secretary-General of the Organization upon request of either Party shall within a further period of sixty days proceed to such nomination, selecting him from a list of qualified persons previously drawn up by the Council of the Organization.

(2) If, within a period of sixty days from the date of the receipt of the request, one of the Parties shall not have nominated the member of the Tribunal for whose designation it is responsible, the other Party may directly inform the Secretary-General of the Organization who shall nominate the Chairman of the Tribunal within a period of sixty days, selecting him from the list prescribed in paragraph (1) of the present Article.

(3) The Chairman of the Tribunal shall, upon nomination, request the Party which has not provided an Arbitrator, to do so in the same manner and under the same conditions. If the Party does not make the required nomination, the Chairman of the Tribunal shall request the Secretary-General of the Organization to make the nomination in the form and conditions prescribed in the preceding paragraph.

PROTOKOLL II**SKILJEDOM**
(enligt artikel 10 i konventionen)**Artikel I**

Skiljedomsförfarande skall, om de tvistande parterna ej kommer överens om annat, äga rum i enlighet med de regler som är upptagna i detta protokoll.

Artikel II

1. En skiljedomstol skall tillsättas när en fördragsslutande part framställer begäran härom hos en annan fördragsslutande part under åberopande av artikel 10 i denna konvention. Begäran om skiljedom skall innehålla en redogörelse för fallet och vara åtföljd av de handlingar som åberopas.

2. Den part som begär skiljedom skall underrätta organisationens generalsekreterare om att den har begärt tillsättande av en skiljedomstol, om namnen på de tvistande parterna och om de konventionsartiklar eller regler beträffande vilkas tolkning eller tillämpning oenighet råder enligt dess mening. Generalsekreteraren skall vidarebefordra denna information till alla parter.

Artikel III

Skiljedomstolen skall bestå av tre ledamöter: en skiljedomare som utses av vardera av de tvistande parterna och en tredje skiljedomare som skall utses genom överenskommelse mellan de båda först utsedda och som skall vara domstolens ordförande.

Artikel IV

1. Har skiljedomstolens ordförande ej utsetts vid utgången av en tidrymd av 60 dagar från det att den andre skiljedomaren utsågs, skall organisationens generalsekreterare på begäran av endera parten inom en ytterligare tidrymd av 60 dagar utse honom och därvid välja någon som upptagits i den förteckning över kvalificerade personer som upprättats tidigare av organisationens råd.

2. Har en av parterna ej inom en tidrymd av 60 dagar från den dag då framställningen mottogs utsett den ledamot av skiljedomstolen för vars nominering den är ansvarig, får den andra parten direkt underrätta organisationens generalsekreterare som har att utse ordförande för skiljedomstolen inom en tidrymd av 60 dagar med användande av den förteckning som avses i punkt 1 i denna artikel.

3. Skiljedomstolens ordförande skall sedan han utsetts genast anmoda den part som ej utsett skiljedomare att göra detta på samma sätt och i samma ordning. Om parten ej efterkommer begäran om nominering, skall skiljedomstolens ordförande anmoda organisationens generalsekreterare att utse en skiljedomare i den form och ordning som anges i föregående punkt.

(4) The Chairman of the Tribunal, if nominated under the provisions of the present Article, shall not be or have been a national of one of the Parties concerned, except with the consent of the other Party.

(5) In the case of the decease or default of an Arbitrator for whose nomination one of the Parties is responsible, the said Party shall nominate a replacement within a period of sixty days from the date of decease or default. Should the said Party not make the nomination, the arbitration shall proceed under the remaining Arbitrators. In case of the decease or default of the Chairman of the Tribunal, a replacement shall be nominated in accordance with the provisions of Article III above, or in the absence of agreement between the members of the Tribunal within a period of sixty days of the decease or default, according to the provisions of the present Article.

Article V

The Tribunal may hear and determine counter-claims arising directly out of the subject matter of the dispute.

Article VI

Each Party shall be responsible for the remuneration of its Arbitrator and connected costs and for the costs entailed by the preparation of its own case. The remuneration of the Chairman of the Tribunal and of all general expenses incurred by the Arbitration shall be borne equally by the Parties. The Tribunal shall keep a record of all its expenses and shall furnish a final statement thereof.

Article VII

Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the decision in the case may, after giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure, join in the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

Article VIII

Any Arbitration Tribunal established under the provisions of the present Protocol shall decide its own rules of procedure.

Article IX

(1) Decisions of the Tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any question laid before it, shall be taken by majority votes of its members; the absence or abstention of one of the members of the Tribunal for whose nomination the Parties were responsible, shall not constitute an impediment to the Tribunal reaching a decision. In cases of equal voting, the vote of the Chairman shall be decisive.

4. Har skiljedomstolens ordförande utsetts enligt bestämmelserna i denna artikel, får han vara eller ha varit medborgare i någon av de stater som är parter, om ej den andra parten lämnar sitt samtycke.

5. Avlider en skiljedomare för vars nominering en av parterna är ansvarig eller undandrar han sig att tjänstgöra, skall parten utse en ersättare inom en tidrymd av 60 dagar från dagen för frånfallet eller uteblivandet. Utser parten ej ersättare, skall skiljedomsförfarandet fortsätta med återstående skiljedomare. Avlider skiljedomstolens ordförande eller undandrar han sig att tjänstgöra, skall ersättare utses enligt bestämmelserna i artikel III i detta protokoll eller, i avsaknad av överenskommelse mellan skiljedomstolens ledamöter inom en tidrymd av 60 dagar från frånfallet eller uteblivandet, enligt bestämmelserna i denna artikel.

Artikel V

Skiljedomstolen får ta upp och pröva motfordringar som har omedelbart samband med föremålet för tvisten.

Artikel VI

Vardera parten skall svara för sin skiljedomares arvode och omkostnader och för de kostnader som är förenade med det egna förberedelsearbetet. Arvodet till skiljedomstolens ordförande och alla allmänna kostnader som föranledes av skiljedomsförfarandet skall bäras till lika stor del av vardera parten. Skiljedomsstolen skall bokföra alla sina kostnader och avge slutlig redovisning för dessa.

Artikel VII

Fördragsslutande part som har ett rättsligt intresse och som kan påverkas av skiljedomen i fallet får efter skriftligt meddelande till de parter som ursprungligen inlett förfarandet och med skiljedomstolens medgivande deltaga i skiljedomsförfarandet.

Artikel VIII

Skiljedomstol som tillsätts enligt bestämmelserna i detta protokoll beslutar själv om reglerna för förfarandet.

Artikel IX

1. Som skiljedomstolens beslut både i fråga om förfarandet och sammanträdesplats och i varje fråga som förelagts domstolen gäller den mening varom flertalet av dess ledamöter förenat sig; det förhållandet att en av de ledamöter i skiljedomstolen för vilkas nominering parterna varit ansvariga är frånvarande eller nedlägger sin röst skall ej utgöra hinder för att skiljedomstolen fattar beslut. Vid lika röstetal skall ordförandens röst vara utslagsgivande.

- (2) The Parties shall facilitate the work of the Tribunal and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal:
 - (a) provide the Tribunal with the necessary documents and information;
 - (b) enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.
- (3) Absence or default of one Party shall not constitute an impediment to the procedure.

Article X

- (1) The Tribunal shall render its award within a period of five months from the time it is established unless it decides, in the case of necessity, to extend the time limit for a further period not exceeding three months. The award of the Tribunal shall be accompanied by a statement of reasons. It shall be final and without appeal and shall be communicated to the Secretary-General of the Organization. The Parties shall immediately comply with the award.
- (2) Any controversy which may arise between the Parties as regards interpretation or execution of the award may be submitted by either Party for judgment to the Tribunal which made the award, or, if it is not available to another Tribunal constituted for this purpose, in the same manner as the original Tribunal.

2. Parterna skall underlätta skiljedomstolens arbete och skall särskilt, i enlighet med sin lagstiftning och med användande av alla medel som står till deras förfogande,
 - a) tillhandahålla skiljedomstolen erforderliga handlingar och upplysningar,
 - b) möjliggöra för skiljedomstolen att inresa till deras områden, att höra vittnen eller sakkunniga och att hålla syn på stället.
3. Frånvaro eller uteblivande av en part skall ej utgöra hinder för förfarandet.

Artikel X

1. Skiljedomstolen skall meddela skiljedom inom en tidrymd av fem månader räknat från tidpunkten för dess tillsättande, såvida den ej, när så är nödvändigt, beslutar att förlänga tiden med en ytterligare tidrymd som ej får överstiga tre månader. Skiljedomens skall åtföljas av redogörelse för skälen. Den är slutgiltig och kan ej överklagas och skall delges organisationens generalsekreterare. Parterna skall omedelbart rätta sig efter skiljedomens.
2. Tvist som kan uppstå mellan parterna angående tolkning eller verkställande av skiljedomens kan av endera parten hänskjutas för avgörande till den skiljedomstol som meddelade skiljedomens eller, om denna ej är tillgänglig, till en annan skiljedomstol som tillsättes för detta ändamål på samma sätt som den ursprungliga skiljedomstolen.

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

CHAPTER I – GENERAL

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.
- (2) "Oily mixture" means a mixture with any oil content.
- (3) "Oil fuel" means any oil used as fuel in connexion with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.
- (4) "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any "chemical tanker" as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.
- (5) "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.
- (6) "New ship" means a ship:
 - (a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or
 - (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or
 - (c) the delivery of which is after 31 December 1979; or
 - (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
 - (iii) which is completed after 31 December 1979.
- (7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

BILAGA I

REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM OLJA

KAPITEL 1 – ALLMÄNT

Regel 1

Definitioner

I denna bilaga skall

1. med "olja" förstås petroleum i varje form, däri inbegripet råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter (med undantag av petrokemiska produkter i fråga om vilka bilaga II till denna konvention gäller) och skall, utan inskränkning i definitionens allmängiltighet, till olja hänföras de ämnen som förtecknats i bilaga I till denna bilaga,
2. med "oljehaltig blandning" förstås blandning som innehåller olja,
3. med "bunkerolja" förstås olja som användes som bränsle i samband med framdrivnings- eller hjälpmaskineriet i det fartyg i vilket oljan föres,
4. med "oljetankfartyg" förstås fartyg som är byggt eller anpassat huvudsakligen för transport av olja i bulk i lastrummen, däri inbegripet kombinationsfartyg och sådant "kemikalietankfartyg" som avses i bilaga II till denna konvention, när det för last eller dellast av olja i bulk,
5. med "kombinationsfartyg" förstås fartyg som är avsett att transportera antingen olja eller fasta laster i bulk,
6. med "nytt fartyg" förstås fartyg
 - a) för vilket byggnadskontraktet tecknas efter den 31 december 1975, eller
 - b) när byggnadskontrakt ej finns, vars köl sträcker eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium efter den 30 juni 1976, eller
 - c) som levereras efter den 31 december 1979, eller
 - d) som har undergått en väsentlig förändring
 - 1) för vilken kontrakt tecknas efter den 31 december 1975, eller
 - 2) när kontrakt ej finns, om byggnadsarbetet påbörjas efter den 30 juni 1976, eller
 - 3) som avslutas efter den 31 december 1979,
7. med "existerande fartyg" förstås fartyg som ej är ett nytt fartyg,

- (8) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:
- (a) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
 - (b) which changes the type of the ship; or
 - (c) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
 - (d) which otherwise so alters the ship that if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.
- (9) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in
- latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in
latitude 10°35' South,
longitude 141°55' East – thence to a point latitude 10°00' South,
longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia
in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.
- (10) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex.
- (11) "Instantaneous rate of discharge of oil content" means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.
- (12) "Tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.
- (13) "Wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.
- (14) "Centre tank" means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.
- (15) "Slop tank" means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.
- (16) "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause

- 8.* med "väsentlig förändring" förstås förändring av ett existerande fartyg som
- väsentligt ändrar fartygets dimensioner eller lastkapacitet, eller
 - ändrar fartygets typ, eller
 - enligt administrationens bedömning göres i syfte att väsentligen förlänga fartygets livslängd, eller
 - på annat sätt ändrar fartyget så, att det, om det hade varit ett nytt fartyg, skulle ha varit underkastat vissa bestämmelser i denna konvention som ej är tillämpliga på fartyget som existerande fartyg,

9. "närmaste land". Uttrycket "från närmaste land" betyder från den baslinje från vilken territorialhavet för ifrågavarande stats territorium räknas enligt internationell rätt, med undantag av att avstånd "från närmaste land" vid Australiens nordostkust vid tillämpning av denna konvention räknas från en linje dragen från en punkt på Australiens kust

latitud $11^{\circ}00'$ syd, longitud $142^{\circ}08'$ ost till en punkt latitud $10^{\circ}35'$ syd,
 longitud $141^{\circ}55'$ ost – därifrån till en punkt latitud $10^{\circ}00'$ syd,
 longitud $142^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt latitud $9^{\circ}10'$ syd,
 longitud $143^{\circ}52'$ ost, därifrån till en punkt latitud $9^{\circ}00'$ syd,
 longitud $144^{\circ}30'$ ost, därifrån till en punkt latitud $13^{\circ}00'$ syd,
 longitud $144^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt latitud $15^{\circ}00'$ syd,
 longitud $146^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt latitud $18^{\circ}00'$ syd,
 longitud $147^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt latitud $21^{\circ}00'$ syd,
 longitud $153^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt på Australiens kust
 latitud $24^{\circ}42'$ syd, longitud $153^{\circ}15'$ ost,

10. med "specialområde" förstås ett havsområde i fråga om vilket, av erkända tekniska skäl med avseende på områdets oceanografiska och ekologiska förhållanden och den särskilda karaktären av där förekommande trafik, antagande av särskilda, tvingande metoder för förebyggande av havsförorening genom olja är nödvändigt, varvid som specialområden skall räknas de områden som förtecknats i regel 10 i denna bilaga,

11. med "momentan oljeutsläppshastighet" förstås oljeutsläppshastigheten i liter per timme vid ett tillfälle, vilket som helst, dividerad med fartygets fart i knop vid samma tillfälle,

12. med "tank" förstås ett slutet utrymme som bildas av fartygets fasta konstruktion och som är avsett för förande av vätskor i bulk,

13. med "vingtank" förstås en tank som är placerad intill sidobordläggningen,

14. med "centertank" förstås en tank som är placerad innanför ett långskeppsskott,

15. med "sloptank" förstås en tank som är särskilt inrättad för uppsamling av tankdränering, tankspolvätska och andra oljehaltiga blandningar,

16. med "ren barlast" förstås barlast i en tank som, sedan den senast använts för transport av olja, har rengjorts så att utflöde från densamma, om det utsläppes från ett stillaliggande fartyg i rent lugnt vatten i klart väder under dagtid, ej ger upphov

a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

(17) "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

(18) "Length" (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

(19) "Forward and after perpendiculars" shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(20) "Amidships" is at the middle of the length (L).

(21) "Breadth" (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.

(22) "Deadweight" (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, oil fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feedwater in tanks, consumable stores, passengers and their effects.

(24) "Permeability" of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

(25) "Volumes" and "areas" in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

till synliga spår av olja på vattenytan eller på omgivande stränder, ej heller till oljeslam eller emulsion under vattenytan eller på omgivande stränder; utsläppes barlasten genom ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp som är godkänt av administrationen, skall bevis baserat på ett sådant system som visar att oljeinnehållet i utflödet ej överstiger 15 delar på en miljon delar vara avgörande för att betrakta barlasten som ren även om synliga spår av olja upptäckes,

17. med "segregerad barlast" förstås barlastvatten som intagits i en tank, helt skild från lastolje- och bunkeroljesystemet och avsedd att stadigvarande nyttjas för förande av barlast eller för förande av barlast eller last som ej utgöres av olja eller skadliga ämnen som definieras på olika ställen i bilagorna till denna konvention,

18. med "längd" (L) förstås antingen 96 procent av hela längden i en vattenlinje belägen på 85 procent av minsta malldjupet mätt från kölen eller längden från förstävans förkant till roderhjärtstockens mittlinje i samma vattenlinje, om sistnämnda längd är större; i fråga om fartyg konstruerade med styrlastighet skall längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen; längden (L) skall mätas i meter,

19. med "förliga och aktra perpendiklarna" förstås förliga och aktra ändpunktterna av längden (L); den förliga perpendikeln skall sammanfalla med stävans förkant i den vattenlinje i vilken längden mätes,

20. med "midskepps" förstås mittpunkten av längden (L),

21. med "bredd" (B) förstås fartygets största bredd midskepps mätt till ytterkant av spant i fartyg med bordläggning av metall och till skrovets yttersida i fartyg med bordläggning av annat material; bredden (B) skall mätas i meter,

22. med "dödvikt" (DW) förstås skillnaden i metriska ton mellan fartygets displacement i vatten med specifika vikten 1,025 vid den lastvattenlinje som motsvarar det beräknade sommarfribordet och fartygets vikt tomt,

23.¹ med "fartygets vikt tomt" förstås fartygets displacement i metriska ton utan last, bunkerolja, smörjolja, barlastvatten, färsk- och matarvatten i tankar, förbrukningsförråd, passagerare och deras bagage,

24. med "fyllbarhet" i fråga om ett utrymme förstås förhållandet mellan den del av utrymmets rymd som förutsättes bli fylld med vatten och utrymmets hela rymd,

25.² "rymder" och "ytor" i fartyg alltid räknas till mallade linjer.

Regel 2

Tillämpningsområde

1. Om annat ej uttryckligen anges skall föreskrifterna i denna bilaga äga tillämpning på alla fartyg.

¹ Ändrad gm MARPOL-protokollet.

² Nya punkter (26)–(30) tillagda gm MARPOL-protokollet.

(2) In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of Regulations 9, 10, 14, 15(1), (2) and (3), 18, 20 and 24(4) of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of Regulation 15(4) of this Annex may apply in lieu of Regulation 15(1), (2) and (3).

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

(4) (a) Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

(b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.

(c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 4

Surveys

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

2. I fråga om fartyg, som ej är oljetankfartyg och som är försett med lastutrymmen byggda och använda för förande av olja i bulk med en sammanlagd volym av minst 200 kubikmeter, skall föreskrifterna för oljetankfartyg i reglerna 9, 10 och 14, regel 15 punkterna 1, 2 och 3, reglerna 18 och 20 och regel 24 punkt 4 i denna bilaga också äga tillämpning i fråga om konstruktion och handhavande av dessa utrymmen. Är den sammanlagda volymen mindre än 1 000 kubikmeter, får dock föreskrifterna i regel 15 punkt 4 i denna bilaga tillämpas i stället för regel 15 punkterna 1, 2 och 3.

3. När en last i fråga om vilken föreskrifterna i bilaga II till denna konvention gäller föres i ett lastutrymme i ett oljetankfartyg skall tillämpliga föreskrifter i bilaga II till denna konvention också äga tillämpning.

4. a) Bärplansfartyg, svävare och annan ny typ av fartyg (ytnärfarkost, undervattensfarkost etc.) vars konstruktion är sådan att tillämpning av föreskrifterna i kapitlen II och III i denna bilaga i fråga om konstruktion och utrustning är orimlig eller omöjlig får av administrationen undantagas från sådan föreskrift, förutsatt att fartygets konstruktion och utrustning, med beaktande av den fart för vilken fartyget är avsett, ger likvärdigt skydd mot förorening genom olja.
- b) Uppgifter om sådant undantag som medgivits av en administration skall tagas upp i det certifikat som avses i regel 5 i denna bilaga.
- c) Administration som medgivit sådant undantag skall snarast möjligt, dock ej senare än 90 dagar därefter, tillstålla organisationen närmare uppgifter om undantaget och skälen härför, vilka uppgifter organisationen skall delge de fördragsslutande parterna för kännedom och den åtgärd som kan vara påkallad.

Regel 3

Likvärdiga anordningar

1. Administrationen får medgiva att anordning, material, redskap eller apparat anbringas ombord på fartyg i stället för den som föreskrives i denna bilaga, om anordningen, materialet, redskapet eller apparaten är minst lika effektiv som den som föreskrives i denna bilaga. Detta bemyndigande för administrationen omfattar ej ersättande av de utformnings- och konstruktionsdetaljer som föreskrives genom regler i denna bilaga med operationella metoder som avser oljeutsläppskontroll.

2. Administration som godkänner anordning, material, redskap eller apparat i stället för den som föreskrives i denna bilaga skall tillstålla organisationen närmare uppgifter härom, vilka uppgifter organisationen skall delge de fördragsslutande parterna för kännedom och den åtgärd som kan vara påkallad.

Regel 4*

Besiktningar

1. Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton skall undergå nedan angivna besiktningar:

* Ändrad gm MARPOL-protokollet.

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
 - (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 8(3) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
 - (c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding thirty months, which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) issued under Regulation 5 of this Annex.
- (2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.
- (3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.
- (4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 5

Issue of Certificate

- (1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry into force of the present Convention.
- (2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

- a) En första besiktning innan fartyget sättes i trafik eller innan det certifikat som kräves enligt regel 5 i denna bilaga utfärdas första gången, vilken besiktning skall omfatta en fullständig besiktning av fartygets konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och material, allt i den utsträckning fartyget är underkastat föreskrifterna i denna bilaga. Denna besiktning syftar till att säkerställa att de konstruktiva delarna, utrustningen, anordningarna, arrangemangen och materialet helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga.
- b) Periodiska besiktningar med mellantider som fastställs av administrationen, dock ej överstigande fem år, vilka besiktningar syftar till att säkerställa att fartygets konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och material helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga. Har giltighetstiden för det internationella oljeskyddscertifikatet (1973) utsträckts med stöd av regel 8 punkt 3 eller 4 i denna bilaga, får dock mellantiden för periodiska besiktningar utsträckas i motsvarande mån.
- c) Mellanbesiktningar med mellantider som fastställs av administrationen, dock ej överstigande 30 månader, vilka besiktningar syftar till att säkerställa att utrustningen och tillhörande pump- och rörledningssystem, däri inbegripet kontroll- och övervakningssystem för oljeutsläpp, separeringsutrustning för oljeblandat vatten och oljefiltreringssystem helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga och är i funktionsdugligt skick. Intyg om sådana mellanbesiktningar skall upptagas i det internationella oljeskyddscertifikatet (1973) som utfärdats med stöd av regel 5 i denna bilaga.

2. Administrationen skall i fråga om fartyg som ej är underkastade föreskrifterna i punkt 1 i denna regel vidtagna lämpliga åtgärder för att säkerställa att tillämpliga föreskrifter i denna bilaga iakttagas.

3. Besiktningar av fartyg med avseende på iakttagandet av föreskrifterna i denna bilaga skall utföras av tjänstemän hos administrationen. Administrationen får dock anförtro besiktningarna antingen åt inspektörer, som utses för ändamålet, eller åt organisationer som godkänts av administrationen. Vederbörande administration svarar i varje fall helt för besiktningens fullständighet och effektivitet.

4. Sedan besiktning av fartyget enligt denna regel avslutats får ej utan administrationens medgivande göras väsentlig ändring i fråga om konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och material som besiktningen omfattat, utom direkt utbyte av utrustning eller anordningar.

Regel 5*

Utfärdande av certifikat

1. Ett internationellt oljeskyddscertifikat (1973) skall utfärdas efter besiktning i enlighet med vad som föreskrives i regel 4 i denna bilaga för varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton, om fartyget användes för resor till hamnar eller utsjöterminaler under andra fördragslutande parterers jurisdiktion. I fråga om existerande fartyg skall denna föreskrift äga tillämpning tolv månader efter dagen för ikraftträdandet av denna konvention.

2. Sådant certifikat skall utfärdas antingen av administrationen eller av person eller organisation som i vederbörlig ordning bemyndigats därtill av administrationen. I varje fall åtager sig administrationen fullt ansvar för certifikatet.

* Ändrad gm MARPOL-protokollet.

Regulation 6

Issue of a Certificate by another Government

- (1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.
- (2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.
- (3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.
- (4) No International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7

Form of Certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 8

Duration of Certificate

- (1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.
- (2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or off-shore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.
- (3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

Regel 6*Certifikat som utfärdas av annan regering*

1. Fördragsslutande parts regering får på framställning av administrationen låta ett fartyg undergå besiktning och, om det befinnes att föreskrifterna i denna bilaga är iakttagna, utfärda eller låta utfärda ett internationellt oljeskyddscertifikat (1973) för fartyget enligt föreskrifterna i denna bilaga.
2. Avskrift av certifikatet och av besiktningssrapporten skall så snart som möjligt översändas till den administration som gjort framställningen.
3. Sålunda utfärdat certifikat skall innehålla uppgift om att det har utfärdats på framställning av administrationen, och det skall äga samma giltighet och erhålla samma erkännande som certifikat som utfärdats med stöd av regel 5 i denna bilaga.
4. Internationellt oljeskyddscertifikat (1973) får ej utfärdas för ett fartyg som är berättigat att föra flaggan för en stat som ej är fördragsslutande part.

Regel 7**Certifikatets form*

Internationellt oljeskyddscertifikat (1973) skall avfattas på ett officiellt språk i det land där det utfärdas och i en form som överensstämmer med formuläret i bihang II till denna bilaga. Är det använda språket varken engelska eller franska språket, skall texten innehålla en översättning till ettdera av dessa språk.

Regel 8**Certifikatets giltighetstid*

1. Internationellt oljeskyddscertifikat (1973) skall utfärdas med en av administrationen fastställd giltighetstid som ej får överstiga fem år från dagen för utfärdandet, med undantag för de fall som avses i punkterna 2, 3 och 4 i denna regel.
2. Befinner sig ett fartyg vid tidpunkten för utgången av certifikatets giltighet ej i en hamn eller utsjöterminal under jurisdiktionen av den fördragsslutande part vars flagga fartyget är berättigat att föra, får certifikatets giltighet förlängas av administrationen. Sådan förlängning får dock medges endast för att fartyget skall kunna fullborda sin resa till det land vars flagga fartyget är berättigat att föra eller i vilket det skall besiktigas och endast i fall då åtgärden framstår som lämplig och skälig.
3. Giltighetstiden för ett certifikat får ej på detta sätt förlängas med mer än fem månader, och ett fartyg, för vilket sådan förlängning medgivits, äger ej på grund härav rätt att efter ankomsten till det land vars flagga det är berättigat att föra eller till den hamn där det skall besiktigas lämna hamnen eller staten utan att ha erhållit nytt certifikat.

*Ändrad gm MARPOL-protokollet.

- (4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.
- (5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, fittings, arrangements, or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.
- (6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.
- (7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

CHAPTER II - REQUIREMENTS FOR CONTROL OF
OPERATIONAL POLLUTION

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

- (1) Subject to the provisions of Regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph (2) of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) for an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (b) of this paragraph:
 - (i) the tanker is not within a special area;
 - (ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the tanker is proceeding en route;
 - (iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;
 - (v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

4. Certifikat vars giltighetstid ej blivit förlängd med stöd av föreskrifterna i punkt 2 i denna regel får av administrationen ges förlängd giltighet med en respittid av högst en månad, räknat från den i certifikatet angivna utgången av giltigheten.
5. Certifikat skall upphöra att gälla, om väsentliga ändringar vidtagits utan administrationens medgivande i fråga om föreskrivna konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang eller material, med undantag för direkt utbyte av utrustning eller anordningar, eller om mellanbesiktningar som föreskrivits av administrationen med stöd av regel 4 punkt 1 c) i denna bilaga ej utförts.
6. Certifikat som utfärdats för ett fartyg skall upphöra att gälla när fartyget övergår till annan stats flagga, utom i fall som avses i punkt 7 i denna regel.
7. Då fartyg övergår till annan fördragsslutande parts flagga skall certifikatet förbli giltigt under en tid av högst fem månader, förutsatt att giltighetstiden ej skulle ha utgått före slutet av denna tid, eller till dess administrationen utfärdat ett ersättningscertifikat, om detta sker tidigare. Så snart som möjligt efter övergången skall regeringen för den fördragsslutande part vars flagga fartyget tidigare var berättigat att föra till administrationen översända kopia av det certifikat fartyget innehade före övergången och, om möjligt, kopia av den tillämpliga besiktningssrapporten.

KAPITEL II – FÖRESKRIFTER OM KONTROLL
AV FÖRORENINGAR ORSAKADE AV FARTYGS DRIFT

Regel 9

Kontroll av oljeutsläpp

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i reglerna 10 och 11 i denna bilaga och punkt 2 i denna regel, skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från fartyg i fråga om vilket denna bilaga äger tillämpning vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) i fråga om oljetankfartyg, med de undantag som anges i b),
- 1) att fartyget ej befinner sig inom ett specialområde,
 - 2) att fartyget befinner sig mer än 50 nautiska mil från närmaste land,
 - 3) att fartyget är under gång,
 - 4) att den momentana oljeutsläppshastigheten ej i något ögonblick överstiger 60 liter per nautisk mil,
 - 5) att den sammanlagda mängd olja som släppes ut i havet ej överstiger, i fråga om existerande fartyg 1/15 000 och i fråga om nya fartyg 1/30 000 av den sammanlagda mängden av den särskilda last i vilken lastresten ingick, och

- (vi) the tanker has in operation, except as provided for in Regulation 15(5) and (6) of this Annex, an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex;
- (b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:
 - (i) the ship is not within a special area;
 - (ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
 - (iii) the ship is proceeding en route;
 - (iv) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering system or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.

(2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1)(b) of this Regulation.

(3) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast. The provisions of sub-paragraph (1)(b) of this Regulation shall not apply to the discharge of oily mixture which without dilution has an oil content not exceeding 15 parts per million.

(5) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (1), (2) and (4) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

Regulation 10

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while operating in Special Areas

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the Gulfs area which are defined as follows:

- 6) att fartyget har, med de undantag som anges i regel 15 punkterna 5 och 6 i denna bilaga, i drift ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp och ett sloptanksarrangemang enligt vad som föreskrives i regel 15 i denna bilaga,
- b) i fråga om fartyg som ej är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 registerton samt i fråga om rännstenar i maskinutrymmen, dock ej lastpumprom i oljetankfartyg, såvida blandning ej skett med oljelastrester:
- 1) att fartyget ej befinner sig inom ett specialområde,
 - 2) att fartyget befinner sig mer än 12 nautiska mil från närmaste land,
 - 3) att fartyget är under gång,
 - 4) att oljeinnehållet i utflödet är mindre än 100 delar på en miljon delar, och
 - 5) att fartyget har i drift ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp, separeringsutrustning för oljehaltigt vatten, oljefiltreringssystem eller annan installation enligt vad som föreskrives i regel 16 i denna bilaga.

2. I fråga om fartyg som ej är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 registerton skall administrationen med avseende på det fall att fartyget befinner sig utanför specialområde tillse att det är utrustat, så långt det är möjligt och rimligt, med anordningar som säkerställer att oljerester behålles ombord och att de avlämnas till mottagningsanordningar eller släppes ut i havet i enlighet med föreskrifterna i punkt 1 b) i denna regel.

3. Närhelst synliga spår av olja iakttages på eller under vattenytan i ett fartygs omedelbara närhet eller i dess kölvatten bör fördragsslutande parter regeringar, i den utsträckning det rimligen är möjligt för dem, skyndsamt undersöka de omständigheter som är av betydelse för frågan huruvida överträdelse av föreskrifterna i denna regel eller regel 10 i denna bilaga har förekommit. Undersökningen bör särskilt omfatta vind- och sjöförhållandena, fartygets kurs och fart, andra möjliga orsaker till de synliga spåren i fartygets närhet och varje relevant registrering av oljeutsläpp.

4. Föreskrifterna i punkt 1 i denna regel äger ej tillämpning på utsläpp av ren eller segregerad barlast. Föreskrifterna i punkt 1 b) i denna regel äger ej tillämpning på utsläpp av oljehaltig blandning som utan utspädning har ett oljeinnehåll ej överstigande 15 delar på en miljon delar.

5. Inget utsläpp i havet får innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön, ej heller kemikalier eller andra ämnen som tillsätts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna regel.

6. De oljerester som ej kan släppas ut i havet med iakttagande av föreskrifterna i punkterna 1, 2 och 4 i denna regel skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar.

Regel 10

Metoder för förebyggande av oljeförorening från fartyg i specialområden

1. I denna bilaga förstås med specialområde Medelhavsområdet, Östersjöområdet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet och Gulfbområdet, vilka definieras på följande sätt:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
 - (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.
 - (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.
 - (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).
 - (e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).
- (2) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in a special area.
 - (b) Such ships while in a special area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.
- (3) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:
 - (i) the ship is proceeding en route;
 - (ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.
 - (b) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.
 - (c) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with sub-paragraph (a) of this paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.
- (4) The provisions of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

- a) Med Medelhavsområdet förstås det egentliga Medelhavet med vikar och hav, begränsat mot Svarta havet av latitudparallellen 41° nord och i väst av Gibraltarsund vid meridianen $5^{\circ}36'$ väst.
 - b) Med Östersjöområdet förstås den egentliga Östersjön med Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön vilket begränsas av latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid $57^{\circ}44,8'$ nord.
 - c) Med Svartahavsområdet förstås det egentliga Svarta havet, begränsat mot Medelhavet genom latitudparallellen 41° nord.
 - d) Med Rödahavsområdet förstås det egentliga Röda havet med Suezviken och Aqabaviken, begränsat i söder av loxodromen mellan Ras si Ane ($12^{\circ}8,5'$ nord, $43^{\circ}19,6'$ ost) och Husn Murad ($12^{\circ}40,4'$ nord, $45^{\circ}30,2'$ ost).
 - e) Med Gulfoområdet förstås havsområdet nordväst om loxodromen mellan Ras al Hadd ($22^{\circ}30'$ nord, $59^{\circ}48'$ ost) och Ras al FasteH ($25^{\circ}04'$ nord, $61^{\circ}25'$ ost).
2. a) Om annat ej följer av föreskrifterna i regel 11 i denna bilaga, skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från oljetankfartyg och från fartyg som ej är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 registerton vara förbjudet när fartyget befinner sig i ett specialområde.
 - b) Sådana fartyg skall, när de befinner sig i ett specialområde, behålla ombord oljerester, oljeslam, förorenad barlast och tankspolvatten och får ej avlämna dessa annat än till mottagningsanordningar.
 3. a) Om annat ej följer av föreskrifterna i regel 11 i denna bilaga, skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från ett fartyg som ej är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 registerton vara förbjudet när det befinner sig i ett specialområde utom när utflödets oljeinnehåll utan utspädning ej överstiger 15 delar på en miljon delar eller alternativt när samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - 1) att fartyget är under gång,
 - 2) att oljeinnehållet i utflödet är mindre än 100 delar på en miljon delar, och
 - 3) att utsläppet göres så långt som möjligt från land men alltid minst 12 nautiska mil från närmaste land.
 - b) Inget utsläpp i havet får innehålla kemikalier eller andra ämnen i mängder eller koncentrationer som innebär risker för den marina miljön, ej heller kemikalier eller andra ämnen som tillsätts i syfte att kringgå de villkor för utsläpp som anges i denna regel.
 - c) De oljerester som ej kan släppas ut i havet med iakttagande av föreskrifterna i a) i denna punkt skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar.
 4. Föreskrifterna i denna regel äger ej tillämpning på utsläpp av ren eller segregerad barlast.

(5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(7) Reception facilities within special areas:

(a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:

- (i) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area, undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
- (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (a)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
- (iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border on any of the special areas under this sub-paragraph may establish a date earlier than 1 January 1977 but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:
 - (1) if all the reception facilities required have been provided by the date so established; and
 - (2) provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.
- (iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with sub-paragraph (a)(iii) of this paragraph if earlier, each Party shall

5. Denna regel skall ej utgöra hinder för ett fartyg, vars resa endast till en del sker inom ett specialområde, att utanför specialområdet göra utsläpp enligt föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga.

6. Närhelst synliga spår av olja iakttages på eller under vattenytan i ett fartygs omedelbara närhet eller i dess kölvatten bör fördragsslutande parter regeringar, i den utsträckning det rimligen är möjligt för dem, skyndsamt undersöka de omständigheter som är av betydelse för frågan huruvida överträdelse av föreskrifterna i denna regel eller regel 9 i denna bilaga har förekommit. Undersökningen bör särskilt omfatta vind- och sjöförhållandena, fartygets kurs och fart, andra möjliga orsaker till de synliga spåren i fartygets närhet och varje relevant registrering av oljeutsläpp.

7. Mottagningsanordningar inom specialområden

a) Medelhavs-, Svartahavs- och Östersjöområdena

- 1) Regeringen för varje fördragsslutande part vars kustlinje gränsar till ett visst specialområde förbinder sig att tillse att i alla oljelastningsterminaler och reparationshamnar inom specialområdet ej senare än den 1 januari 1977 tillhandahålles anordningar som är tillräckliga för mottagande och behandling av all förorenad barlast och allt tankspolvatten från oljetankfartyg. Därutöver skall alla hamnar inom specialområdet vara försedda med tillräckliga anordningar för mottagande av andra rester och oljehaltiga blandningar från alla fartyg. Sådana anordningar skall ha tillräcklig kapacitet för att tillgodose behoven hos de fartyg som använder dem utan att otillbörlig försening orsakas fartygen.
- 2) Regeringen för varje fördragsslutande part som under sin jurisdiktion har inlopp till sjötrafikleder med begränsat djup som kan kräva en minskning av djupgåendet genom utsläpp av barlast förbinder sig att tillse att anordningar som avses i a) 1) i denna punkt inrättas, varvid dock förutsättes att fartyg som skall avlämna rester eller förorenad barlast till sådan anordning kan bli något försenat.
- 3) Under tiden mellan ikraftträdandet av denna konvention (om detta sker tidigare än den 1 januari 1977) och den 1 januari 1977 skall fartyg som framföres i specialområden iakttaga föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga. Regeringarna för fördragsslutande parter vilkas kustlinjer gränsar till något av de specialområden som avses i punkt 7 a) får dock fastställa en tidpunkt före den 1 januari 1977 men efter konventionens ikraftträdande, från vilken föreskrifterna i denna regel i vad avser ifrågavarande specialområden skall börja tillämpas, förutsatt
 - aa) att samtliga erforderliga mottagningsanordningar är inrättade vid den tidpunkt som sålunda fastställts, och
 - bb) att berörda parter underrättar organisationen om den sålunda fastställda tidpunkten minst sex månader i förväg, för meddelande till övriga fördragsslutande parter.
- 4) Efter den 1 januari 1977 eller den tidpunkt som fastställts enligt a) 3) i denna punkt, om denna tidpunkt infaller tidigare, skall

notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(b) Red Sea area and Gulfs area:

- (i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.
- (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (b)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
- (iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph (b)(i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
- (iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.
- (v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
- (vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
- (vii) At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

varje fördragsslutande part om alla fall där anordningar anses vara otillräckliga underrätta organisationen, som har att underrätta berörda fördragsslutande regeringar.

b) Rödahavsområdet och Gulfoområdet

- 1) Regeringen för varje fördragsslutande part vars kustlinje gränsar till specialområdena förbinder sig att tillse att i alla oljelastnings-terminaler och reparationshamnar inom specialområdena så snart som möjligt tillhandahålls anordningar som är tillräckliga för mottagande och behandling av all förorenad barlast och allt tankspolvatten från oljetankfartyg. Därutöver skall alla hamnar inom specialområdet vara försedda med tillräckliga anordningar för mottagande av andra rester och oljehaltiga blandningar från alla fartyg. Sådana anordningar skall ha tillräcklig kapacitet för att tillgodose behoven hos de fartyg som använder dem utan att otillbörlig försening orsakas fartygen.
- 2) Regeringen för varje fördragsslutande part som under sin jurisdiktion har inlopp till sjötrafikleder med begränsat djup som kan kräva en minskning av djupgåendet genom utsläpp av barlast förbinder sig att tillse att anordningar som avses i b) 1) i denna punkt inrättas, varvid dock förutsättes att fartyg som skall avlämna rester eller förorenad barlast till sådan anordning kan bli något försenat.
- 3) Varje berörd fördragsslutande part skall underrätta organisationen om de åtgärder som vidtagits med anledning av föreskrifterna i b) 1) och 2) i denna punkt. När organisationen mottagit tillräckligt antal underrättelser skall den fastställa en tidpunkt från vilken föreskrifterna i denna regel i vad avser ifrågavarande specialområde skall börja gälla. Organisationen skall underrätta alla fördragsslutande parter om den sålunda fastställda tidpunkten minst tolv månader i förväg.
- 4) Under tiden mellan ikraftträdandet av denna konvention och den sålunda fastställda tidpunkten skall fartyg som framföres i specialområdet iakttaga föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga.
- 5) Efter denna tidpunkt skall oljetankfartyg som lastar i sådana hamnar i ifrågavarande specialområden där mottagningsanordningar ännu ej är tillgängliga också till alla delar iakttaga föreskrifterna i denna regel. Oljetankfartyg som kommer till dessa områden i avsikt att lasta skall dock göra alla ansträngningar för att komma till området med endast ren barlast ombord.
- 6) Efter den tidpunkt då föreskrifterna för ifrågavarande specialområde börjar gälla, skall varje fördragsslutande part om alla fall där anordningar anses vara otillräckliga underrätta organisationen, som har att underrätta berörda fördragsslutande parter.
- 7) Ätminstone de mottagningsanordningar som föreskrives i regel 12 i denna bilaga skall vara inrättade den 1 januari 1977 eller ett år efter dagen för denna konventions ikraftträdande, om denna tidpunkt infaller senare.

Regulation 11*Exceptions*

Regulations 9 and 10 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
- (b) the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- (c) the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 12*Reception Facilities*

(1) Subject to the provisions of Regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

(2) Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this Regulation shall be provided in:

- (a) all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
- (b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;
- (c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
- (d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;
- (e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and

Regel 11*Undantag*

Reglerna 9 och 10 i denna bilaga äger ej tillämpning i fråga om

- a) sådant utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning som är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller
- b) sådant utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning,
 - 1) förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och
 - 2) utom när ägaren eller befälhavaren handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden, eller
- c) utsläpp i havet av ämnen som innehåller olja och som godkänts av administrationen, när de användes i syfte att bekämpa särskilda föroreningsincidenter för att så långt som möjligt begränsa skada på grund av förorening. Sådant utsläpp kräver godkännande av varje regering inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.

Regel 12*Mottagningsanordningar*

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i regel 10 i denna bilaga, förbinder sig varje fördragsslutande parts regering att tillse att i oljelastningsterminaler, reparationshamnar och andra hamnar i vilka fartyg har oljehaltiga rester att avlämna tillhandahållas anordningar för mottagande av sådana rester och oljehaltiga blandningar, som finns kvar i oljetankfartyg och andra fartyg, vilka anordningar skall vara tillräckliga för att tillgodose behoven hos de fartyg som använder dem utan att otillbörligt dröjsmål orsakas fartygen.

2. Mottagningsanordningar som avses i föreskrifterna i punkt 1 i denna regel skall tillhandahållas i

- a) alla hamnar och terminaler i vilka råolja lastas i oljetankfartyg när sådana tankfartyg omedelbart före ankomsten avslutat en barlastresa på högst 72 timmar eller 1 200 nautiska mil,
- b) alla hamnar och terminaler i vilka annan olja än råolja lastas i bulk i en genomsnittlig mängd av mer än 1 000 metriska ton per dygn,
- c) alla hamnar som har reparationsvarv eller tankrengöringsanordningar för fartyg,
- d) alla hamnar och terminaler som besökes av fartyg med sludgetank(ar) som föreskrives i regel 17 i denna bilaga,
- e) alla hamnar, för oljeförorenat rännstenvatten och andra rester som ej kan släppas ut enligt föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga, och

- (f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:
- (a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2)(a) of this Regulation.
 - (b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
 - (c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.
 - (d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2)(d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.
 - (e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
 - (f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.
- (4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.
- (5) Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 13

Segregated Ballast Oil Tankers

- (1) Every new oil tanker of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of this Regulation.
- (2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of oil tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that in

- f) alla lastningshamnar för bulkklaster, för oljerester från kombinationsfartyg, som ej kan släppas ut enligt föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga.

3. Mottagningsanordningarna skall ha följande kapacitet:

- a) Terminaler där råolja lastas skall ha tillräckliga mottagningsanordningar för mottagande av olja och oljehaltiga blandningar som ej kan släppas ut enligt föreskrifterna i regel 9 punkt 1 a) i denna bilaga från oljetankfartyg på resor som avses i punkt 2 a) i denna regel.
- b) Hamnar och terminaler som avses i punkt 2 b) i denna regel skall ha tillräckliga mottagningsanordningar för mottagande av olja och oljehaltiga blandningar som ej kan släppas ut enligt föreskrifterna i regel 9 punkt 1 a) i denna bilaga från oljetankfartyg som lastar annan olja i bulk än råolja.
- c) Alla hamnar med reparationsvarv eller tankrengöringsanläggningar skall ha tillräckliga mottagningsanordningar för mottagande av alla rester och oljehaltiga blandningar som finns kvar ombord för avlämning från fartyg innan dessa anlöper sådana varv eller anläggningar.
- d) Alla anordningar i hamnar och terminaler som tillhandahålles enligt punkt 2 d) i denna regel skall vara tillräckliga för mottagande av alla rester som behållits ombord enligt regel 17 i denna bilaga från alla fartyg som skäligen kan väntas besöka ifrågavarande hamnar och terminaler.
- e) Alla anordningar i hamnar och terminaler som tillhandahålles enligt denna regel skall vara tillräckliga för mottagande av oljeförorenat rännstenvatten och andra rester som ej kan släppas ut enligt föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga.
- f) I fråga om de anordningar som tillhandahålles i lastningshamnar för bulkklaster skall de särskilda problemen med kombinationsfartyg beaktas i erforderlig utsträckning.

4. De mottagningsanordningar som föreskrives i punkterna 2 och 3 i denna regel skall vara tillgängliga senast ett år efter konventionens ikraftträdande eller den 1 januari 1977, om denna tidpunkt infaller senare.

5. Varje fördragsslutande part skall om alla fall där anordningar som tillhandahålles enligt denna regel anses vara otillräckliga underrätta organisationen, som har att underrätta berörda fördragsslutande parter.

Regel 13*

Oljetankfartyg med segregerad barlast

1. Varje nytt oljetankfartyg med minst 70 000 tons dödvikt skall vara försett med segregerade barlasttankar och skall uppfylla föreskrifterna i denna regel.

2. De segregerade barlasttankarnas kapacitet skall fastställas så, att fartyget kan framföras säkert under barlastresor utan att ta i anspråk oljetankar för vattenbarlast med det undantag som anges i punkt 3 i denna regel. I varje fall skall dock de segregerade barlasttankarnas kapacitet minst vara sådan att fartygets djupgående

* Ändrad gm MARPOL-protokollet. Nya regler 13 A-13 E tillagda gm samma protokoll.

any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

- (a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

- (b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm), as specified in subparagraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and
- (c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except in weather conditions so severe that, in the opinion of the Master, it is necessary to carry additional ballast water in oil tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that in the case of an oil tanker of 150 metres in length and above it fully complies with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation and in the case of an oil tanker of less than 150 metres in length the segregated ballast conditions shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 14

Segregation of Oil and Water Ballast

(1) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, in new ships of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

(2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation 16(2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

(3) All other ships shall comply with the requirements of paragraph (1) of this Regulation as far as reasonable and practicable.

och trim vid varje barlastförhållande under varje del av en resa, däri inbegripet förhållanden med endast fartygets vikt tomt och segregerad barlast, kan uppfylla ettvarvt av följande krav:

- a) det mallade djupgåendet midskepps (dm) i meter (utan beaktande av deformation av fartyget) skall ej vara mindre än

$$dm = 2.0 + 0.02 L,$$

- b) djupgåendet vid förliga och aktra perpendiklarna skall motsvara det som bestämmes av djupgåendet midskepps (dm) enligt a) i denna punkt tillsammans med ett trim på aktern av högst 0.015 L, och
- c) i varje fall skall djupgåendet vid aktra perpendikeln vara minst så stort som behövs för att uppnå full nedsänkning av propellern (propellrarna).

3. I inget fall får barlastvatten föras i oljetankar utom under så svåra väderleksförhållanden att det enligt befälhavarens bedömning är nödvändigt att föra extra vattenbarlast i oljetankar för att fartyget skall vara säkert. Sådan extra vattenbarlast skall hanteras och släppas ut med iakttagande av regel 9 och i enlighet med föreskrifterna i regel 15 i denna bilaga, och anteckning skall göras i den oljedagbok som avses i regel 20 i denna bilaga.

4. Oljetankfartyg som ej enligt punkt 1 i denna regel skall vara försett med segregerade barlasttankar får dock betraktas som ett tankfartyg med segregerade barlasttankar, förutsatt att, om det är fråga om ett oljetankfartyg med en längd av minst 150 meter, fartyget i allt uppfyller föreskrifterna i punkterna 2 och 3 i denna regel eller, om det är fråga om ett oljetankfartyg med en längd som understiger 150 meter, de segregerade barlastförhållandena är godkända av administrationen.

Regel 14

Segregering av olja och vattenbarlast

1. Om annat ej följer av punkt 2 i denna regel, får i nya fartyg, som ej är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 4 000 registerton, och i nya oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton vattenbarlast ej föras i bunkeroljetank.
2. När onormala förhållanden eller behovet att föra stora mängder bunkerolja gör det nödvändigt att föra vattenbarlast som ej är ren barlast i en bunkeroljetank, skall sådan vattenbarlast avlämnas till mottagningsanordningar eller släppas ut i havet med iakttagande av regel 9 och med användning av den utrustning som anges i regel 16 punkt 2 i denna bilaga. Anteckning härom skall göras i oljedagboken.
3. Alla andra fartyg skall uppfylla föreskrifterna i punkt 1 i denna regel så långt detta är rimligt och möjligt.

Regulation 15*Retention of Oil on Board*

- (1) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this Regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.
- (2) (a) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank.
- (b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.
- (c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slops generated by tank washing, oil residues and dirty ballast residues but the total shall be not less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that, where segregated ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where arrangements such as eductors involving the use of water additional to the washing water are not fitted, the Administration may accept 2 per cent. New oil tankers over 70,000 tons deadweight shall be provided with at least two slop tanks.
- (d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.
- (3) (a) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9(1)(a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

Regel 15¹*Behållande av olja ombord*

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i punkterna 5 och 6 i denna regel, skall oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton vara försedda med anordningar enligt föreskrifterna i punkterna 2 och 3 i denna regel, varvid dock i fråga om existerande tankfartyg föreskrifterna om övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp och sloptanksarrangemang skall äga tillämpning tre år efter dagen för denna konventions ikraftträdande.
2.
 - a) Tillräckliga anordningar skall finnas för rengöring av lasttankarna och överföring av förorenade barlastrester och tankspolvätska från lasttankarna till en sloptank som är godkänd av administrationen. I existerande oljetankfartyg får vilken som helst lasttank avdelas som sloptank.
 - b) I detta system skall anordningar finnas för överföring av det oljehaltiga avfallet till en eller flera sloptankar på sådant sätt att varje utflöde som släpps ut i havet uppfyller föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga.
 - c) Sloptanksarrangemanget, med en eller flera sloptankar, skall ha den kapacitet som behövs för att taga emot den slop som uppstår vid tankspolning, genom oljerester och genom rester av förorenad barlast, dock sammanlagt minst tre procent av fartygets oljelastkapacitet. I fall då segregerade barlasttankar är inrättade enligt föreskrifterna i regel 13 i denna bilaga eller då sådana anordningar som eduktorer vilka medför behov av ytterligare vatten utöver spolvattnet ej förekommer, får administrationen dock medge två procent. Nya oljetankfartyg med mer än 70 000 tons dödvikt skall vara försedda med minst två sloptankar.
 - d) Sloptankar skall vara så utformade, särskilt med avseende på placering av intag, utlopp och skvalpskott, om sådana finns, att onödigt stark turbulens och utsugning av olja eller emulsion med vattnet undviks.
3.
 - a) Ett av administrationen godkänt övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp skall vara anordnat. Vid prövning av utförandet av den oljehaltmätare som skall ingå i systemet skall administrationen beakta den specifikation som rekommenderas av organisationen.* Systemet skall vara försett med en registreringsanordning som ger en fortlöpande registrering av utsläppet i liter per nautisk mil och av den sammanlagda utsläppta mängden, eller av oljehalten och utsläppshastigheten. Registreringen skall innehålla uppgift om tidpunkt och dag och skall bevaras minst tre år. Övervaknings- och kontrollsystemet skall träda i funktion så snart ett utflöde släpps ut i havet och skall vara så konstruerat att varje utsläpp av oljehaltig blandning automatiskt stoppas när den momentana oljeutsläppshastigheten överstiger den som är tillåten enligt regel 9 punkt 1 a) i denna bilaga. Varje fel på detta övervaknings- och

* Se rekommendation om internationell utförandespecifikation för separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och oljehaltmätare, antagen av organisationen genom resolution A.233 (VII).

¹ Ändrad gm MARPOL-protokollet.

and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing oil tankers shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually and the rate of discharge may be estimated from the pump characteristic.

- (b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.
- (c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in Regulation 9 of this Annex.*

(4) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers of less than 150 tons gross tonnage, for which the control of discharge of oil under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of Regulation 9 of this Annex are complied with.

(5) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is not required to hold and does not hold an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973). Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(6) Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9(1)(a)(vi) of this Annex and specified in sub-paragraph (3)(a) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation 9(1)(a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

* Reference is made to "Clean Seas Guide for Oil Tankers", published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

kontrollsystem skall stoppa utsläppet och antecknas i oljedagboken. Ett manuellt reservsystem skall finnas och får användas i händelse av sådant fel, men den felaktiga anordningen skall göras funktionsduglig innan tankfartyget påbörjar nästföljande barlastresa för såvitt det ej är på väg till en reparationshamn. Existerande oljetankfartyg skall uppfylla samtliga förestående föreskrifter med undantag av att utsläpp får stoppas manuellt och att utsläppshastigheten får uppskattas med ledning av pumpspecifikationerna.

- b) Av administrationen godkända, effektiva gränsskiktsmätare skall finnas för snabbt och noggrant fastställande av gränsskiktet mellan olja och vatten i sloptankar. Sådana mätare skall finnas tillgängliga för användning i andra tankar i vilka olja och vatten separeras och från vilka utsläpp av utflöde direkt i havet är avsett att verkställas.
- c) Anvisningar för systemets handhavande skall vara i överensstämmelse med en av administrationen godkänd handbok för handhavandet. De skall avse manuellt och automatiskt handhavande och skall syfta till att säkerställa att olja ej vid något tillfälle släppes ut annat än i enlighet med de föreskrifter som anges i regel 9 i denna bilaga.*

4. Föreskrifterna i punkterna 1, 2 och 3 i denna regel äger ej tillämpning på sådana oljetankfartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton i fråga om vilka kontrollen av oljeutsläpp enligt regel 9 i denna bilaga skall ske genom att olja behålles ombord för senare avlämnande av all förorenad spolvätska till mottagningsanordningar. Den sammanlagda mängden olja och vatten som använts för spolning och återförts till förrådskank skall antecknas i oljedagboken. Denna sammanlagda mängd skall avlämnas till mottagningsanordningar, om tillräckliga åtgärder ej vidtagits för att säkerställa att utflöde som får släppas ut i havet blir föremål för effektiv övervakning för att säkerställa att föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga iakttages.

5. Administrationen får medge undantag från föreskrifterna i punkterna 1, 2 och 3 i denna regel för oljetankfartyg som användes uteslutande för sådana resor som varken varar längre än 72 timmar eller sträcker sig längre än 50 nautiska mil från närmaste land, förutsatt att oljetankfartyget ej skall inneha eller inneha ett internationellt oljeskyddscertifikat (1973). Sådant undantag skall förenas med det villkoret att oljetankfartyget skall behålla alla oljehaltiga blandningar ombord för senare avlämnande till mottagningsanordningar och skall förutsätta den bedömningen från administrationens sida att tillgängliga anordningar för mottagande av sådana oljehaltiga blandningar är tillräckliga.

6. I fall då enligt organisationens uppfattning den utrustning som föreskrives i regel 9 punkt 1 a) 6) i denna bilaga och varom närmare föreskrifter ges i punkt 3 a) i denna regel ej är tillgänglig för övervakning av utsläpp av lätta raffinerade produkter (vita oljor), får administrationen medge undantag från dessa föreskrifter, förutsatt att utsläpp tillåtes endast enligt ett förfarande som fastställts av organisationen och som uppfyller de villkor som anges i regel 9 punkt 1 a) i denna bilaga med undantag för skyldigheten att ha ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp i funktion. Organisationen skall taga upp frågan om utrustningens tillgänglighet med mellanrum som ej överstiger tolv månader.

* Se Clean Seas Guide for Oil Tankers, publicerad av International Chamber of Shipping och Oil Companies International Marine Forum.

(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt, for which the control of discharge of asphalt under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of asphalt residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

Regulation 16

Oil Discharge Monitoring and Control System and Oily-Water Separating Equipment

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above shall be fitted with an oily-water separating equipment or filtering system complying with the provisions of paragraph (6) of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph (2) of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.

(2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted:

- (a) in addition to the requirements of paragraph (1) of this Regulation with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or
- (b) as an alternative to the requirements of paragraph (1) and subparagraph (2)(a) of this Regulation, with an oily-water separating equipment complying with paragraph (6) of this Regulation and an effective filtering system, complying with paragraph (7) of this Regulation.

(3) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9(1)(b) of this Annex.

(4) For existing ships the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation 9(1)(b) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

7. Föreskrifterna i punkterna 1, 2 och 3 i denna regel skall ej äga tillämpning på oljetankfartyg som transporterar asfalt och i fråga om vilka kontrollen av asfaltutsläpp enligt regel 9 i denna bilaga skall ske genom att asfaltrester behålles ombord med avlämnande av all förorenad spolvätska till mottagningsanordningar.

Regel 16

Övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp och separeringsutrustning för oljehaltigt vatten

1. Fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton skall vara utrustat med en separeringsutrustning eller ett filtreringssystem för oljehaltigt vatten som uppfyller föreskrifterna i punkt 6 i denna regel. Om sådant fartyg för stora mängder bunkerolja, skall det uppfylla föreskrifterna i punkt 2 i denna regel eller punkt 1 i regel 14.

2. Fartyg med en bruttodräktighet av minst 10 000 registerton skall vara utrustat med,

- a) utöver vad som kräves enligt punkt 1 i denna regel, ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp som uppfyller föreskrifterna i punkt 5 i denna regel, eller
- b) som ett alternativ till vad som kräves enligt punkt 1 och punkt 2 a) i denna regel, en separeringsutrustning för oljehaltigt vatten som uppfyller föreskrifterna i punkt 6 i denna regel och ett effektivt filtreringssystem som uppfyller föreskrifterna i punkt 7 i denna regel.

3. Administrationen skall tillse att fartyg med en bruttodräktighet av mindre än 400 registerton så långt detta är möjligt är så utrustade att de kan behålla ombord olja och oljehaltiga blandningar eller släppa ut dem enligt föreskrifterna i regel 9 punkt 1 b) i denna bilaga.

4. I fråga om existerande fartyg skall föreskrifterna i punkterna 1, 2 och 3 i denna regel äga tillämpning tre år efter dagen för denna konventions ikraftträdande.

5. Övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp skall ha ett utförande som är godkänt av administrationen. Vid prövningen av utformningen av den oljehaltmätare som skall ingå i systemet skall administrationen beakta den specifikation som rekommenderas av organisationen.* Systemet skall vara försett med en registreringsanordning som ger en fortlöpande registrering av oljeinnehållet i miljondelar. Registreringen skall innehålla uppgift om tidpunkt och dag och skall bevaras minst tre år. Övervaknings- och kontrollsystemet skall träda i funktion så snart ett utflöde släpps ut i havet och skall vara så konstruerat att varje utsläpp av oljehaltig blandning automatiskt stoppas när utflödets oljeinnehåll överstiger det som är tillåtet enligt regel 9 punkt 1 b) i denna bilaga. Varje fel på detta övervaknings- och kontrollsystem skall stoppa utsläppet och antecknas i oljedag-

* Se rekommendation om internationell utförandespecifikation för separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och oljehaltmätare, antagen av organisationen genom resolution A.233 (VII).

Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.

(6) Oily-water separating equipment or an oil filtering system shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the separator or filtering systems shall have an oil content of less than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.*

(7) The oil filtering system referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such that it will accept the discharge from the separating system and produce an effluent the oil content of which does not exceed 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained.

Regulation 17

Tanks for Oil Residues (Sludge)

(1) Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oily residues (sludges) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

(2) In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Existing ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

(1) In every oil tanker, a discharge manifold for connexion to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of effluent which may be permitted under Regulation 9 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in subparagraphs (4)(a) and (b) of this Regulation may be accepted.

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

boken. Den felaktiga anordningen skall göras funktionsduglig innan fartyget påbörjar nästföljande resa försvitt det ej är på väg till en reparationshamn. Existerande fartyg skall uppfylla samtliga förestående föreskrifter med undantag av att utsläpp får stoppas manuellt.

6. Separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och oljefiltreringsutrustning skall ha ett utförande som är godkänt av administrationen och skall vara sådan att den säkerställer att oljehaltig blandning som släppes ut i havet efter att ha passerat genom separerings- och filtreringssystemet har ett oljeinnehåll som är mindre än 100 delar på en miljon delar. Vid prövningen av denna utrustnings utformning skall administrationen beakta den specifikation som rekommenderas av organisationen.*

7. Det oljefiltreringssystem som avses i punkt 2 b) i denna regel skall ha ett utförande som är godkänt av administrationen och skall vara sådant att det tar emot utsläpp från separeringssystemet och lämnar ifrån sig ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 15 delar på en miljon delar. Det skall vara försett med lamnanordningar som anger när denna nivå ej kan hållas.

Regel 17

Tankar för oljerester (sludge)

1. Varje fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton skall vara försett med en eller flera tankar med tillräcklig kapacitet, med beaktande av maskineriets typ och resans längd, för mottagande av oljerester (sludge) som ej kan omhändertagas på annat sätt enligt föreskrifterna i denna bilaga, exempelvis sådana som uppkommer vid rening av bunker- och smörjoljor och vid oljeläckage i maskinutrymmen.

2. I nya fartyg skall sådana tankar vara utformade och konstruerade så att deras rengöring och avlämnandet av rester till mottagningsanordningar underlättas. Existerande fartyg skall uppfylla denna föreskrift så långt detta är rimligt och möjligt.

Regel 18

Pump-, rörlednings- och utsläppsanordningar i oljetankfartyg

1. I varje oljetankfartyg skall en utsläppsmanifold för anslutning till mottagningsanordningar vid utsläpp av förorenat ballastvatten eller oljeförorenat vatten vara placerad på öppet däck på fartygets båda sidor.

2. I varje oljetankfartyg skall rörledningar för sådana utsläpp i havet av utflöden som får ske enligt regel 9 i denna bilaga dragas till öppet däck eller till fartygssidan ovanför vattenlinjen vid det djupaste ballastförhållandet. Andra rörledningsanordningar som medger hantering på sätt som anges i punkterna 4 a) och b) i denna regel får godtagas.

* Se rekommendation om internationell utförandespecifikation för separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och oljehaltmätare, antagen av organisationen genom resolution A.233 (VII).

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge of effluent into the sea from a position on upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the effluent from the pipelines referred to in paragraph (2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

- (4) All discharges shall take place above the waterline except as follows:
- (a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline in ports or at off-shore terminals.
 - (b) Existing ships which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline provided that an examination of the tank immediately before the discharge has established that no contamination with oil has taken place.

Regulation 19

Standard Discharge Connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts: quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oilproof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm ² .	

3. I nya oljetankfartyg skall finnas en anordning för att stoppa utsläpp av utflöde i havet från en plats på eller ovanför övre däck som är så belägen att den manifold som är i användning och som avses i punkt 1 i denna regel och utflödet från de rörledningar som avses i punkt 2 i denna regel kan visuellt iakttagas. Anordning för att stoppa utsläpp behöver ej finnas vid observationsplatsen, om ett verksamt kommunikationssystem, såsom telefon- eller radiosystem, är anordnat mellan observationsplatsen och platsen för utsläppskontrollen.

4* Alla utsläpp skall ske ovanför vattenlinjen, utom i följande fall:

- a) Segregerad barlast och ren barlast får släppas ut under vattenlinjen i hamnar och utsjöterminaler.
- b) Existerande fartyg som ej utan ombyggnad kan släppa ut segregerad barlast ovanför vattenlinjen får släppa ut segregerad barlast under vattenlinjen, förutsatt att genom undersökning av tanken omedelbart före utsläppet har klarlagts att förorening med olja ej skett.

Regel 19

Standardiserad utsläppsanslutning

För att möjliggöra anslutning av mottagningsanordningarnas rörledningar till fartygets utsläppsrörledningar för rester från rännstenar i maskinutrymmen skall båda ledningarna vara försedda med en standardiserad anslutning i enlighet med följande uppställning.

STANDARDDIMENSIONER FÖR FLÄNSAR PÅ UTSLÄPPSANSLUTNINGAR

Beskrivning	Dimension
Yttre diameter	215 mm
Inre diameter	Motsvarande yttre rördiameter
Bultcirkeldiameter	183 mm
Urtag i flänsen	6 hål med en diameter av 22 mm placerade på lika avstånd längs en bultcirkel med ovan angiven diameter. Hålen skall ha urtag till flänskanten. Bredden på urtagen skall vara 22 mm.
Flänstjocklek	20 mm
Bultar och muttrar: antal och diameter	6, var och en med en diameter av 20 mm och med lämplig längd
Flänsen skall passa till rörledningar med en största innerdiameter av 125 mm och skall vara av stål eller annat likvärdigt material och ha plan yta. Flänsen, med packning av oljebeständigt material, skall tåla ett arbetstryck av 6 kg/cm ² .	

* Nya punkter 5 och 6 tillagda gm MARPOL-protokollet.

Regulation 20*Oil Record Book*

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix III to this Annex.

(2) The Oil Record Book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations take place in the ship:

(a) For oil tankers

- (i) loading of oil cargo;
- (ii) internal transfer of oil cargo during voyage;
- (iii) opening or closing before and after loading and unloading operations of valves or similar devices which inter-connect cargo tanks;
- (iv) opening or closing of means of communication between cargo piping and seawater ballast piping;
- (v) opening or closing of ships' side valves before, during and after loading and unloading operations;
- (vi) unloading of oil cargo
- (vii) ballasting of cargo tanks;
- (viii) cleaning of cargo tanks;
- (ix) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
- (x) discharge of water from slop tanks;
- (xi) disposal of residues;
- (xii) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(b) For ships other than oil tankers

- (i) ballasting or cleaning of fuel oil tanks or oil cargo spaces;
- (ii) discharge of ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this sub-paragraph;
- (iii) disposal of residues;
- (iv) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(3) In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in Regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that Regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Regel 20**Oljedagbok*

1. Varje oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och varje fartyg som ej är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 registerton skall vara försett med en oljedagbok som kan utgöra en del av fartygets officiella skeppsdagbok och skall vara utformad enligt formuläret i bilag III till denna bilaga.

2. Anteckning i oljedagboken skall göras, tank för tank, varje gång någon av följande åtgärder vidtages ombord på fartyget:

a) i fråga om tankfartyg

- 1) intag av oljelast,
- 2) omdisponering ombord av oljelast under resa,
- 3) öppning eller stängning före och efter lastning och lossning av ventiler eller liknande anordningar som förbinder lasttankar med varandra,
- 4) öppning eller stängning av förbindelseanordningar mellan lastledningar och ledningar för havsvattenbarlast,
- 5) öppning och stängning av fartygets överbordventiler före, under och efter lastning och lossning,
- 6) lossning av oljelast,
- 7) barlastning av lasttankar,
- 8) rengöring av lasttankar,
- 9) utsläpp av barlast utom från segregerade barlasttankar.
- 10) utsläpp av vatten från sloptankar,
- 11) bortskaffande av oljerester,
- 12) utsläpp överbord av rännstenvatten som har samlats i maskinutrymmen under hamnuppehåll och rutinmässigt utsläpp till sjöss av rännstenvatten som har samlats i maskinutrymmen.

b) i fråga om andra fartyg än oljetankfartyg

- 1) barlastning eller rengöring av bränsletankar eller lastoljetankar,
- 2) utsläpp av barlast eller rengöringsvatten från tankar som avses i b) 1),
- 3) bortskaffande av oljerester,
- 4) utsläpp överbord av rännstenvatten som har samlats i maskinutrymmen under hamnuppehåll och rutinmässigt utsläpp till sjöss av rännstenvatten som har samlats i maskinutrymmen.

3. I händelse av sådant utsläpp av olja eller oljehaltig blandning som avses i regel 11 i denna bilaga eller i fall av utsläpp av olja vid olyckshändelse eller på grund av annan oförutsedd omständighet för vilket undantag ej medges i nämnda regel skall redogörelse för omständigheterna kring och skälen för utsläppet införas i oljedagboken.

* Ändrad gm MARPOL-protokollet.

(4) Each operation described in paragraph (2) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each section of the book shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and shall be countersigned by the Master of the ship. The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973), in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(5) The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or off-shore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

- (a) they shall be equipped as far as practicable with the installations required in Regulations 16 and 17 of this Annex;
- (b) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and
- (c) in any special area and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

4. Varje åtgärd som avses i punkt 2 i denna regel skall utan dröjsmål antecknas fullständigt i oljedagboken varvid samtliga uppgifter som hänför sig till åtgärden skall ifyllas. Varje dagboksavdelning skall undertecknas av det eller de befäl som har ansvaret för ifrågavarande åtgärder och kontrasieras av fartygets befälhavare. Anteckningarna i oljedagboken skall vara avfattade på ett officiellt språk i den stat vars flagga fartyget är berättigat att föra och, i fråga om fartyg som innehar ett internationellt oljeskyddscertifikat (1973), på engelska eller franska språket. Anteckningar på ett officiellt språk i den stat vars flagga fartyget är berättigat att föra skall ha företräde i händelse av tvist eller olikheter.

5. Oljedagboken skall förvaras på en sådan plats att den är lätt tillgänglig för granskning vid varje rimlig tidpunkt och skall, med undantag för obemannade fartyg som bogseras, förvaras ombord på fartyget. Den skall bevaras tre år efter det den senaste anteckningen har gjorts.

6. Behörig myndighet under en fördragsslutande parts regering äger rätt att granska oljedagboken ombord på varje fartyg på vilket denna bilaga äger tillämpning, medan fartyget befinner sig i någon av dess hamnar eller utsjöterminaler, och att taga avskrift av varje anteckning i boken och anmoda fartygets befälhavare att bestyrka avskriftens riktighet. Avskrift som av fartygets befälhavare bestyrkts vara en riktig avskrift av en anteckning i fartygets oljedagbok skall i varje rättssak kunna åberopas som bevis för de sakhållanden som avses med anteckningen. Granskning av oljedagboken och tagande av bestyrkt avskrift med stöd av denna punkt skall av den behöriga myndigheten verkställas så snabbt som möjligt utan att otillbörlig försening orsakas fartyget.

Regel 21

Särskilda föreskrifter för borrhullplattformar och andra plattformar

Fasta och flytande borrhullplattformar, som användes för utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad bearbetning av havsbottnens mineraltillgångar, och andra plattformar skall uppfylla de föreskrifter i denna bilaga som äger tillämpning på sådana fartyg som ej är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 registerton, med följande undantag:

- a) De skall, så långt detta är möjligt, vara utrustade med de anordningar som föreskrives i reglerna 16 och 17 i denna bilaga.
- b) Anteckningar skall föras om alla åtgärder som medför utsläpp av olja eller oljehaltig blandning i en form som godkänts av administrationen.
- c) I varje specialområde skall, om annat ej följer av föreskrifterna i regel 11 i denna bilaga, utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning vara förbjudet utom när utsläppets oljeinnehåll utan utspädning ej överstiger 15 delar på en miljon delar.

CHAPTER III – REQUIREMENTS FOR MINIMIZING OIL POLLUTION FROM OIL TANKERS DUE TO SIDE AND BOTTOM DAMAGES

Regulation 22

Damage Assumptions

(1) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) *Side damage*

- | | |
|---|---|
| (i) Longitudinal extent (ℓ_c): | $\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5 metres,
whichever is less |
| (ii) Transverse extent (t_c):
(inboard from the ship's side at right angles to the centre-line at the level corresponding to the assigned summer free-board) | $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres,
whichever is less |
| (iii) Vertical extent (v_c): | from the base line upwards without limit |

(b) *Bottom damage*

- | | For 0.3L from the forward perpendicular of the ship | Any other part of the ship |
|---|---|--|
| (i) Longitudinal extent (ℓ_s): | $\frac{L}{10}$ | $\frac{L}{10}$ or 5 metres,
whichever is less |
| (ii) Transverse extent (t_s): | $\frac{B}{6}$ or 10 metres,
whichever is less but not less than 5 metres | 5 metres |
| (iii) Vertical extent from the base line (v_s): | $\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less | |

(2) Wherever the symbols given in this Regulation appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

KAPITEL III – FÖRESKRIFTER FÖR MINIMERING AV OLJEFÖRORENING FRÅN
OLJETANKFARTYGG PÅ GRUND AV SIDO- OCH BOTTENSKADOR

Regel 22

Antaganden om skador

1. För beräkning av ett hypotetiskt oljeutflöde från oljetankfartyg anges i det följande de tre dimensioner som skadeutsträckningen skall antas ha i form av en parallelepiped i fartygets sida och botten. För fall av bottenkada anges två villkor som skall tillämpas vart för sig på angivna delar av fartyget.

a) *Sidoskada*

- | | | |
|----|---|---|
| 1) | Utsträckning i
längskeppsled (ℓ_C) | $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ eller 14,5 meter
om detta mått är mindre |
| 2) | Utsträckning i tvär-
skeppsled (t_C)
(inåt från fartygssidan
i rät vinkel mot far-
tygets mittplan i höjd
med fastställd sommar-
lastvattenlinje) | $\frac{B}{5}$ eller 11,5 meter om
detta mått är mindre |
| 3) | Utsträckning i
vertikalled (v_C) | Från baslinjen och uppåt
utan begränsning |

b) *Bottenskada*

- | | Den del av fartyget
som ligger inom $0,3L$
från förliga perpen-
dikeln | Övriga delar av
fartyget |
|----|---|---|
| 1) | Utsträckning i
längskeppsled (ℓ_S) | $\frac{L}{10}$ eller 5 meter
om detta mått
är mindre |
| 2) | Utsträckning i
tvärskeppsled (t_S) | $\frac{B}{6}$ eller 10 meter
om detta mått är
mindre, dock minst
5 meter |
| 3) | Utsträckning i
vertikalled från
baslinjen (v_S) | $\frac{B}{15}$ eller 6 meter om detta mått är mindre |

2. Varhelst de symboler som användes i denna regel förekommer i detta kapitel skall de ha den innebörd som anges i denna regel.

Regulation 23

Hypothetical Outflow of Oil

(1) The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in Regulation 22 of this Annex.

(a) for side damages:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

(b) for bottom damages:

$$O_s = \frac{1}{3}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

where: W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ when b_i is equal to or greater than t_c , K_i shall be taken equal to zero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ when h_i is equal to or greater than v_s , Z_i shall be taken equal to zero,

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard,

h_i = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than ℓ_c as defined in Regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity), adjacent to such space, multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - \frac{\ell_i}{\ell_c}$$

where ℓ_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

Regel 23

Hypotetiskt utflöde av olja

1. Det hypotetiska utflödet av olja vid sidoskada (O_C) eller bottenkada (O_S) beräknas enligt följande formler i fråga om utrymmen som skadats i varje tänkbart läge utefter fartygets längd i den utsträckning som anges i regel 22 i denna bilaga:

- a) i fråga om sidoskador

$$O_C = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

- b) i fråga om bottenkador

$$O_S = \frac{1}{3} (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

I dessa formler är W_i = rymd i kubikmeter av en vingtank som antages ha skadats genom sådan skada som anges i regel 22 i denna bilaga; i fråga om en segregerad barlasttank får W_i sättas lika med noll,

C_i = rymd i kubikmeter av en centertank som antages ha skadats genom sådan skada som anges i regel 22 i denna bilaga; i fråga om en segregerad barlasttank får C_i sättas lika med noll,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ om b_i är lika med eller större än t_c , sättes K_i lika med noll,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ om h_i är lika med eller större än v_s , sättes Z_i lika med noll,

b_i = bredd i meter av ifrågavarande vingtank mätt inåt från fartygssidan i rät vinkel mot fartygets mittplan i höjd med fastställd sommarlastvattenlinje,

h_i = minsta djupet i meter av ifrågavarande dubbelbottentank; finns ingen dubbelbotten, sättes h_i lika med noll.

Varhelst de symboler som användes i denna regel förekommer i detta kapitel skall de ha den innebörd som anges i denna regel.

2. Om ett tomt utrymme eller en segregerad barlasttank med en längd som är mindre än ℓ_c , som definieras i regel 22 i denna bilaga, är placerad mellan vingtankar för olja, får O_C i formel (I) beräknas med användande av rymden W_i , som är den verkliga rymden av en av de två tankar som är belägna intill sådant utrymme (om tankarna har samma rymd) eller av den mindre av de två tankarna (om de har olika rymd), multiplicerat med S_i som definieras här nedan. För alla andra vingtankar som beröres av skadan användes hela den verkliga rymden.

$$S_i = 1 - \frac{\ell_i}{\ell_c}$$

I denna formel är ℓ_i = längd i meter av ifrågavarande tomma utrymme eller segregerade barlasttank.

- (3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.
- (b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.
- (c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connexion to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

- (4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula

$$O_s = \frac{1}{4}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad \text{(III)}$$

- (5) An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage v_s . The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

Regulation 24

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks

- (1) Every new oil tanker shall comply with the provisions of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

3. a) Hänsyn får tagas endast till dubbelbottentank som är tom eller innehåller rent vatten när last föres i tankarna ovanför densamma.
- b) Om den dubbla botten ej har minst samma utsträckning i både längd och omfång som tanken, beaktas den ej vid beräkningen. Rymden av tankarna ovanför området för botten-skadan inräknas då i formel (II), även om tanken ej anses skadad med hänsyn till att det finns en delvis täckande dubbelbotten.
- c) Länsbrunnar behöver ej tagas med vid beräkning av värdet h_j , om de ej har alltför stor yta och om de har ett djup som är så litet som möjligt och i vart fall ej större än halva höjden av den dubbla botten. Är djupet av en sådan brunn större än halva höjden av den dubbla botten, sättes h_j lika med den dubbla bottenhöjden minskad med brunnens djup.

Är rörledning till sådan brunn installerad inne i dubbelbotten, skall den vara försedd med ventiler eller andra avstängningsanordningar vid anslutning till den tank den betjänar för att hindra oljeutflöde i händelse av skada på rörledningen. Sådan rörledning skall installeras så högt över bottenbordläggningen som möjligt. Dessa ventiler skall alltid hållas stängda till sjöss när tanken innehåller oljelast. De får dock öppnas för lastöverföring som behövs för omtrimning av fartyget.

4. Om en botten-skada samtidigt berör fyra centertankar, får värdet på O_s beräknas enligt formeln

$$O_s = \frac{1}{4}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

5. Administrationen får medge att man räknar med att oljeutflödet vid botten-skada minskar, om det finns ett lastöverföringssystem som för nödsituationer har ett högt beläget sugintag i varje lastoljetank och som kan överföra olja från en eller flera skadade tankar till segregerade barlasttankar eller till tillgängliga lasttankar, om det visas att dessa tankar har tillräcklig rymd. Ett sådant system får beaktas endast, om det inom två timmar kan överföra olja som motsvarar halva rymden av den största av de skadade tankarna och om barlast- eller lasttankar kan taga emot motsvarande mängd olja. Medgiven minskning får tillämpas endast på det sätt att O_s beräknas enligt formel (III). Sugledningarna skall vara installerade på en höjd som ej är mindre än botten-skadans utsträckning i vertikal v_s . Administrationen skall lämna organisationen upplysningar om de anordningar som den har godkänt, för meddelande till övriga fördragslutande parter.

Regel 24

Storleksbegränsning och arrangemang av lasttankar

1. Varje nytt oljetankfartyg skall uppfylla föreskrifterna i denna regel. Varje existerande oljetankfartyg skall inom två år efter den dag då denna konvention träder i kraft uppfylla föreskrifterna i denna regel, om fartyget tillhör någon av följande kategorier:

- (a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or
- (b) a tanker to which both the following conditions apply:
 - (i) delivery is not later than 1 January 1977; and
 - (ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400 \sqrt[3]{D^3 W}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

(3) The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph (2) of this Regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in Regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding l_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c .

(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

- (a) where no longitudinal bulkhead is provided:

$$0.1L$$

- (b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:

$$0.15L$$

- (c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:

- (i) for wing tanks:

$$0.2L$$

- (ii) for centre tanks:

- (1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than $\frac{1}{5}$:

$$0.2L$$

- (2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than $\frac{1}{5}$:

- where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$\left(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1\right)L$$

- where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$\left(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15\right)L$$

- a) tankfartyg som levereras efter den 1 januari 1977, eller
- b) tankfartyg på vilket båda följande villkor är tillämpliga:
 - 1) leveransen sker ej senare än den 1 januari 1977, och
 - 2) byggnadskontraktet är tecknat efter den 1 januari 1974 eller, när byggnadskontrakt ej finns, kölen har sträckts eller fartyget befinner sig på motsvarande byggnadsstadium efter den 30 juni 1974.

2. Lasttankar i oljetankfartyg skall vara av sådan storlek och så anordnade att det hypotetiska oljeutflödet O_c eller O_s beräknat enligt föreskrifterna i regel 23 i denna bilaga ej på något ställe utefter fartygets längd överstiger 30 000 kubikmeter eller $400\sqrt[3]{DW}$, om sistnämnda mått är större, dock högst 40 000 kubikmeter.

3. Ingen vingtank för lastolja i ett oljetankfartyg får ha större rymd än som motsvarar 75 procent av det hypotetiska oljeutflöde som anges i punkt 2 i denna regel. Ingen centertank får ha större rymd än 50 000 kubikmeter. I fråga om sådana oljetankfartyg med segregerade barlasttankar som avses i regel 13 i denna bilaga får dock den tillåtna rymden av en vingtank för lastolja som är placerad mellan två segregerade barlasttankar, vilka båda har större längd än l_c , ökas till vad som motsvarar det största hypotetiska oljeutflödet, förutsatt att vingtankarnas bredd överstiger t_c .

4. Ingen tank får ha större längd än 10 meter eller något av följande mått, om det är större:

- a) om längskeppsskott ej finns,

$$0,1L$$

- b) om längskeppsskott finns endast i centerlinjen,

$$0,15L$$

- c) om två eller flera längskeppsskott finns,

- 1) i fråga om vingtankar,

$$0,2L$$

- 2) i fråga om centertankar,

- aa) om $\frac{b_j}{B}$ är lika med eller större än $\frac{1}{5}$,

$$0,2L$$

- bb) om $\frac{b_j}{B}$ är mindre än $\frac{1}{5}$

– när längskeppsskott ej finns i fartygets mittplan,

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

– när längskeppsskott finns i fartygets mittplan,

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

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system inter-connects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

(6) Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25

Subdivision and Stability

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

- (a) in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;
- (b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment;
- (c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph (3) of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks excluding any oil residues, shall not be considered.

(2) The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

- (a) The extent of side or bottom damage shall be as specified in Regulation 22 of this Annex, except that the longitudinal extent of bottom damage within $0.3L$ from the forward perpendicular shall be the same as for side damage, as specified in Regulation 22(1)(a)(i) of this Annex. If any damage of lesser extent results in a more severe condition such damage shall be assumed.

5. För att de rymdgränser som anges i punkterna 2, 3 och 4 i denna regel ej skall överskridas och oavsett vilken godkänd typ av lastöverföringssystem som användes, skall, om sådant system förbinder två eller flera lasttankar, finnas ventiler eller andra liknande stängningsanordningar som skiljer tankarna från varandra. Dessa ventiler eller anordningar skall vara stängda när tankfartyget är till sjöss.

6. Rörledningar som är dragna genom lasttankar i ett läge som är mindre än t_c från fartygssidan eller mindre än v_c från fartygsbotten skall förses med ventiler eller liknande stängningsanordningar vid det ställe där de ansluter till en lasttank. Dessa ventiler skall vara stängda till sjöss vid varje tillfälle då tankarna innehåller lastolja. De får dock öppnas för lastöverföring som behövs för omtrimning av fartyget.

Regel 25

Rumsindelning och stabilitet

1. Varje nytt oljetankfartyg skall uppfylla de föreskrifter om rumsindelning och stabilitet i skadat skick som anges i punkt 3 i denna regel vid antagen sido- eller bottenskada som anges i punkt 2 i denna regel vid varje djupgående som förekommer vid verklig partiell eller full lastning som är förenlig med såväl fartygets trim och styrka som lastens specifika vikt. Sådan skada skall antagas i alla tänkbara lägen längs fartygets längd enligt följande:

- a) i fråga om tankfartyg vars längd överstiger 225 meter, var som helst utefter fartygets längd,
- b) i fråga om tankfartyg vars längd överstiger 150 meter men ej 225 meter, var som helst utefter fartygets längd med undantag av de skott som avgränsar ett akterut beläget maskinutrymme; maskinutrymmet skall behandlas som en enda avdelning i fråga om vattenfyllnad,
- c) i fråga om tankfartyg vars längd ej överstiger 150 meter, var som helst utefter fartygets längd mellan intilliggande tvärskepps-skott med undantag av maskinutrymmet; i fråga om tankfartyg vars längd ej överstiger 100 meter och beträffande vilket alla föreskrifter i punkt 3 i denna regel ej kan uppfyllas utan att fartygets driftegenskaper väsentligt försämmas, får administrationen medge avsteg från dessa föreskrifter.

Sådana lastfall med barlast då fartyget ej transporterar olja i lasttankar, med undantag av oljehaltiga rester, skall ej tagas i beaktande.

2. Följande föreskrifter rörande utsträckningen och arten av en antagen skada skall gälla:

- a) Utsträckningen av sido- eller bottenskador skall vara sådan den anges i regel 22 i denna bilaga, dock att utsträckningen i längskeppsled av en bottenskada inom 0,3L från förliga perpendikeln skall vara densamma som anges för sidoskada i regel 22 punkt 1 a) 1) i denna bilaga. Om skada av mindre utsträckning medför svårare följder, skall sådan skada antagas.

- (b) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraphs (1)(a) and (b) of this Regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.
 - (c) Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraph (1)(c) of this Regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:
 - (i) the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph; or
 - (ii) there is a step or a recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this Regulation.
 - (d) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.
- (3) Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:
- (a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type.
 - (b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased up to 30 degrees if no deck edge immersion occurs.
 - (c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.
 - (d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

- b) I fall av skada som omfattar tvärskeppsskott, såsom förutsättes i punkterna 1 a) och 1 b) i denna regel, skall vattentäta tvärskeppsskott vara placerade med ett inbördes avstånd som är åtminstone lika med den antagna skadans utsträckning i längskeppsled, sådan denna anges i a) i denna punkt, för att de skall anses vara effektiva. Är tvärskeppsskott placerade med mindre inbördes avstånd, skall vid bestämningen av vilka avdelningar som vattenfylles bortses från skott inom angiven skadeutsträckning.
- c) I fall av skada mellan intilliggande vattentäta tvärskeppsskott, såsom förutsättes i punkt 1 c) i denna regel, skall inget huvudtvärskeppsskott eller tvärskeppsskott som begränsar sidotankar eller dubbelbottentankar antagas vara skadat, utom då
- 1) avståndet mellan ett skott och det närmast intilliggande är mindre än den antagna skadans utsträckning i längskeppsled, sådan denna anges i a) i denna punkt, eller
 - 2) det i ett tvärskeppsskott finns ett steg eller en recess som har en större längd än 3,05 meter och som är belägen inom området för den antagna skadans utsträckning. Steg som bildas av akterpikskottet och taket på akterpiktanken anses ej som steg vid tillämpningen av denna regel.
- d) Om rör, trummor eller tunnlar är belägna inom den antagna skadans utsträckning, skall åtgärder vidtagas så att tilltagande vattenfyllning ej därigenom kan utsträckas till andra avdelningar än dem som antages bli vattenfyllda vid varje särskild skada.
3. Oljetankfartyg skall anses uppfylla kraven på stabilitet i skadat skick, om följande föreskrifter är uppfyllda:
- a) Den slutliga vattenlinjen skall, med beaktande av djupgåendeökning, krängning och trim, ligga under den lägre kanten av varje öppning genom vilken tilltagande vattenfyllning kan ske. Till sådana öppningar skall räknas luftrör och sådana öppningar som är tillslutna med vädertäta dörrar eller täckluckor men behöver ej räknas öppningar som är tillslutna med vattentäta manhålsluckor eller flushluckor, små vattentäta lasttanksluckor som har samma vattentäthet som däckets, fjärmanövrerade vattentäta skjuddörrar eller fasta fönsterventiler.
 - b) I det slutliga läget efter vattenfyllning får krängningsvinkeln efter osymmetrisk fyllning ej överstiga 25 grader, dock får denna vinkel ökas till 30 grader om däckets ej på något ställe kommer under vattenytan.
 - c) Stabiliteten i det slutliga läget efter vattenfyllning skall undersökas och får anses tillräcklig, om den rätande hävarmskurvan sträcker sig minst 20 grader från jämviktsläget och har en största resterande rätande hävarm som är minst 0,1 meter. Administrationen skall beakta den risk som kan uppstå på grund av att skyddade eller oskyddade öppningar tillfälligtvis kan komma under vattenytan vid krängningsvinklar som överstiger jämviktsläget.
 - d) Administrationen skall förvissa sig om att stabiliteten är tillräcklig under vattenfyllningen.

(4) The requirements of paragraph (1) of this Regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

- (a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.
- (b) The permeabilities are assumed as follows:

<i>Spaces</i>	<i>Permeability</i>
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 or 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95**

* Whichever results in the more severe requirements.

** The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried.

- (c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of sub-paragraph (3)(a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.
- (d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.
- (e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.

(5) The Master of every oil tanker and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:

- (a) information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and
- (b) data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under sub-paragraph (1)(c) of this Regulation.

4. Att föreskrifterna i punkt 1 i denna regel är uppfyllda skall styrkas genom beräkningar som beaktar fartygets konstruktiva utformning och den skadade avdelningens arrangemang, utseende och innehåll samt vätskors fördelning, specifika vikt och effekt av fria ytor. Beräkningarna skall grundas på följande:

- a) Hänsyn skall tagas till varje tom eller delvis fylld tank, till den specifika vikten hos transporterad last och till varje utflöde av vätska från skadade avdelningar.
- b) Fyllbarheten skall antagas ha följande värden:

<i>Utrymmen</i>	<i>Fyllbarhet</i>
Avsedda för förråd	0,60
Innehållande bostäder	0,95
Innehållande maskineri	0,85
Tomma	0,95
Avsedda för vätskor som förbrukas	0 eller 0,95*
Avsedda för andra vätskor	0 till 0,95**

* Det av nämnda värden som innebär det strängaste kravet.

** Fyllbarheten för delvis fyllda avdelningar skall överensstämma med den mängd vätska som transporteras.

- c) Överbyggnad belägen omedelbart ovanför sidoskada skall ej betraktas som deplacerande. Ej vattenfyllda delar av överbyggnader som ligger utanför skadeutsträckningen får dock beaktas under förutsättning att de är avskilda från det skadade utrymmet med vattentäta skott och att föreskrifterna i punkt 3 a) i denna regel rörande dessa oskadade utrymmen är uppfyllda. Vattentäta gängjärnsdörrar får godtagas i vattentäta skott i överbyggnader.
- d) Effekten av fria vätskeytor skall beräknas för en krängningsvinkel av 5 grader i varje särskild avdelning. Administratören kan kräva eller medge att korrektionen för fri vätskeyta beräknas för en krängningsvinkel som är större än 5 grader för delvis fyllda tankar.
- e) Vid beräkning av effekten av fria vätskeytor hos vätskor som förbrukas skall antagas att det för varje typ av vätska uppstår fri vätskeyta åtminstone i ett på ömse sidor av fartyget beläget par sidotankar eller i en centertank. Den tank eller den kombination av tankar som skall beaktas skall vara den där effekten av fri vätskeyta är störst.

5. Befälhavaren på varje oljetankfartyg och den som har ansvaret för en oljeläktare utan eget framdrivningsmaskineri på vilken denna bilaga är tillämplig skall i godkänd ordning förses med

- a) sådana uppgifter om lastning och lastfördelning som är nödvändiga för att säkerställa att föreskrifterna i denna regel uppfylles, och
- b) uppgifter om fartygets förmåga att uppfylla kraven i denna regel på stabilitet i skadat skick, däri inbegripet effekten av avsteg som medgivits med stöd av punkt 1 c) i denna regel.

Appendix I**LIST OF OILS*****Asphalt solutions**

Blending Stocks
 Roofers Flux
 Straight Run Residue

Oils

Clarified
 Crude Oil
 Mixtures containing crude oil
 Diesel Oil
 Fuel Oil No.4
 Fuel Oil No.5
 Fuel Oil No.6
 Residual Fuel Oil
 Road Oil
 Transformer Oil
 Aromatic Oil (excluding vegetable oil)
 Lubricating Oils and Blending Stocks
 Mineral Oil
 Motor Oil
 Penetrating Oil
 Spindle Oil
 Turbine Oil

Distillates

Straight Run
 Flashed Feed Stocks

Gas Oil

Cracked

Gasoline Blending Stocks

Alkylates – fuel
 Reformates
 Polymer – fuel

Gasolines

Casinghead (natural)
 Automotive
 Aviation
 Straight Run
 Fuel Oil No.1 (Kerosene)
 Fuel Oil No.1-D
 Fuel Oil No.2
 Fuel Oil No.2-D

Jet Fuels

JP-1 (Kerosene)
 JP-3
 JP-4
 JP-5 (Kerosene, Heavy)
 Turbo Fuel
 Kerosene
 Mineral Spirit

Naphtha

Solvent
 Petroleum
 Heartcut Distillate Oil

* The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Bihang I**FÖRTECKNING ÖVER OLJOR*¹****Asfaltlösningar**

Basoljor
 Basämne för oxiderad asfalt
 Direktdestillat, återstodsolja

Oljor

Klarad olja
 Råolja
 Blandningar innehållande råolja
 Dieselbrännolja
 Eldningsolja nr 4
 Eldningsolja nr 5
 Eldningsolja nr 6
 Återstodsolja
 Vägolja
 Transformatorolja
 Aromatbasoljor (exklusive vegetabiliska oljor)
 Smörjoljor och basoljor för smörjmedel
 Mineralolja
 Motorolja
 Metallbearbetningsolja
 Spindelolja
 Turbinolja

Destillat

Direktdestillat
 Toppad råolja

Mellandestillat, gasolja

Krackad

Bensinkomponenter

Alkylatbränsle
 Reformat
 Polymerisatbränsle

Bensin

Naturlig lättbensin
 Motorbensin
 Flygbensin
 Direktdestillat
 Lys- och eldningsfotogen
 Eldningsolja nr 1-D
 Eldningsolja nr 2
 Eldningsolja nr 2-D

Flygfotogener – Jetbränslen

Jet-1 (Flygfotogen)
 Jet-3
 Jet-4
 Jet-5 (Flygfotogen, tung)
 Turbinbränsle
 Fotogen
 Mineralterpentin

Nafta

Lösningsmedel
 Processnafta
 Extraktionsbensin

* Förteckningen över oljor är ej att anse som uttömmande.

¹ I översättningen använda beteckningar överensstämmer ej alltid med dem som vanligen brukas i Sverige.

Appendix II

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Oil tanker, including combination carrier*

Asphalt carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention*

Ship other than any of the above*

New/existing ship*

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced

Date of delivery or completion of major conversion.

.....
 * Delete as appropriate.

Bihang II¹

FORMULÄR FÖR CERTIFIKAT

INTERNATIONELLT OLJESKYDDSCERTIFIKAT (1973)

Utfärdat enligt föreskrifterna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(landets fullständiga namn)

av
(fullständigt namn på behörig person eller organisation som bemyndigats enligt föreskrifterna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg)

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet

Fartygstyp:

Oljetankfartyg inklusive kombinationsfartyg*

Asfalttankfartyg*

Fartyg som ej är oljetankfartyg och som har lasttankar som avses i regel 2 punkt 2 i bilaga I till konventionen*

Annat fartyg än de ovan angivna*

Nytt/existerande fartyg*

Dag för kontrakt om byggnad eller väsentlig förändring

Dag för kölsträckning, eller då fartyget befann sig på motsvarande byggnadsstadium eller då väsentlig förändring påbörjades

Dag för leverans eller slutförande av väsentlig förändring

* Det ej tillämpliga strykes.

¹ Ändrat gm MARPOL-protokollet.

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment* (capable of producing the effluent with oil content not exceeding 100 parts per million) or
- (b) an oil filtering system* (capable of producing the effluent with oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing the effluent with oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Convention:

.....
.....

Remarks:

PART B OIL TANKER^{1 2}

Deadweight metric tons. Length of ship metres

It is certified that this ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with³
- (b) not required to be constructed according to³
- (c) not required to be constructed according to, but complies with³

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Convention.

* Delete as appropriate.

1 This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

2 Part B need not be reproduced on a Certificate issued to any ship other than those referred to in footnote 1.

3 Delete as appropriate.

DEL A ALLA FARTYG

Fartyget är utrustat med

(avser fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton)

- a) separeringsutrustning för oljehaltigt vatten* (som lämnar ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 100 delar på en miljon delar), eller
- b) ett oljefiltreringssystem* (som lämnar ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 100 delar på en miljon delar),

(avser fartyg med en bruttodräktighet av minst 10 000 registerton)

- c) ett oljeövervaknings- och kontrollsystem* (utöver utrustning enligt a) eller b) ovan), eller
- d) separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och ett oljefiltreringssystem* (som lämnar ett utflöde vars oljeinnehåll ej överstiger 15 delar på en miljon delar) i stället för utrustning enligt a) eller b) ovan.

Uppgifter om föreskrifter från vilka undantag medgivits enligt regel 2 punkterna 2 och 4 a) i bilaga I till konventionen:

.....

Anmärkningar:

DEL B OLJETANKFARTYG^{1 2}

Dödviktmetrisk ton. Fartygets längd meter.

Det intygas att fartyget

- a) Skall vara konstruerat enligt och uppfyller³
- b) ej behöver vara konstruerat enligt³
- c) ej behöver vara konstruerat enligt, men uppfyller³

föreskrifterna i regel 24 i bilaga I till konventionen.

* Det ej tillämpliga strykes.

1 Denna del skall ifyllas för oljetankfartyg, däri inbegripet kombinationsfartyg och asfalttankfartyg. Tillämpliga anteckningar skall göras för andra fartyg än oljetankfartyg om de är konstruerade för och användes till transport av olja i bulk med en sammanlagd rymd av minst 200 kubikmeter.

2 Del B behöver ej återges på certifikat som utfärdas för annat fartyg än sådant som avses i fotnot 1.

3 Det ej tillämpliga strykes.

The capacity of segregated ballast tanks is cubic metres and complies with the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Convention.

The segregated ballast is distributed as follows:

Tank	Quantity	Tank	Quantity

*

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

That the survey shows that the structure, equipment, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid until
subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(place of issue of Certificate)

. 19
(Signature of duly authorized official
issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Endorsement for existing ships⁴

This is to certify that this ship has been so equipped as to comply with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as relating to existing ships three years from the date of entry into force of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place of endorsement

Date of endorsement

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* End of Part B.

⁴ This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

De segregerade barlasttankarnas rymd är kubikmeter och uppfyller föreskrifterna i regel 13 i bilaga I till konventionen.

Den segregerade barlasten är fördelad på följande sätt:

Tank	Volym	Tank	Volym

*

DET INTYGAS

att fartyget har besiktigats enligt föreskrifterna i regel 4 i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, avseende förhindrande av förorening genom olja, och

att besiktningen har visat att fartygets konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och material är i alla avseenden i ett tillfredsställande skick och att fartyget uppfyller tillämpliga föreskrifter i bilaga I till konventionen.

Detta certifikat gäller till
under förutsättning att fartyget undergår mellanbesiktning(ar) med mellantider av

Utfärdat i
(plats där certifikatet utfärdats)

19 ..

(Underskrift av vederbörigen bemyndigad tjänsteman som utfärdat certifikatet)

(Den utfärdande myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Påteckning avseende existerande fartyg⁴

Det intygas att fartyget är så utrustat att det uppfyller föreskrifterna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, såvitt avser existerande fartyg tre år efter dagen för konventionens ikraftträdande.

Underskrift
(Underskrift av vederbörigen bemyndigad tjänsteman)

Plats för påteckning

Dag för påteckning

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

* Slut på del B.

⁴ Denna del behöver ej återges på andra certifikat än det första certifikat som utfärdas för ett fartyg.

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 8(2) and (4) of Annex I of the Convention the validity of this Certificate is extended until

.....

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Mellanbesiktning

Det intygas att vid mellanbesiktning som avses i regel 4 punkt 1 c) i bilaga I till konventionen detta fartyg och dess tillstånd befunnits uppfylla tillämpliga föreskrifter i konventionen.

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Med stöd av föreskrifterna i regel 8 punkterna 2 och 4 i bilaga I till konventionen har certifikatets giltighet förlängts till

.....

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

I – FOR OIL TANKERS¹

Name of ship

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres

Voyage from (date) to (date)

(a) Loading of oil cargo

1. Date and place of loading			
2. Types of oil loaded			
3. Identity of tank(s) loaded			
4. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of loading ²			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of loading oil cargo.

• Date of entry Officer in charge

Master

¹ This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable shall be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above. This Part need not be reproduced on an Oil Record Book issued to any ship other than those referred to above.

² Applicable valves and similar devices are those referred to in Regulations 20(2)(a)(iii), 23 and 24 of Annex I of the Convention.

Bihang III*

FORMULÄR FÖR OLJEDAGBOK

OLJEDAGBOK

I – FÖR OLJETANKFÄRTYG¹

Fartygets namn

Fartygets totala lastförmåga i kubikmeter

Resa från (dag) till (dag)

a) Intag av oljelast

1. Dag och plats för lastning			
2. Typ av lastad olja			
3. Lastade tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
4. Stängning av berörda lasttanksventiler och berörda avstängningsventiler i rörledningar efter avslutad lastning ²			

Undertecknad intygar att, förutom ovanstående, alla sjöventiler, ventiler för överbordutflöde samt lasttanks- och rörledningsanslutningar och -förbindelser blivit säkrade sedan lastning av oljelast avslutats.

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

¹ Denna del skall ifyllas för oljetankfartyg, däri inbegripet kombinationsfartyg och asfalt-tankfartyg. Tillämpliga anteckningar skall göras för andra fartyg än oljetankfartyg om de är konstruerade för och användes till transport av olja i bulk med en sammanlagd volym av minst 200 kubikmeter. Denna del behöver ej återges i en oljedagbok som utfärdas för annat fartyg än som anges i det föregående.

² Berörda ventiler och liknande anordningar är de som avses i regel 20 punkt 2a) 3) och reglerna 23 och 24 i bilaga I till konventionen.

(b) Internal transfer of oil cargo during voyage

5. Date of internal transfer					
6. Identity of tank(s)	(i)	From			
	(ii)	To			
7. Was(were) tank(s) in 6(i) emptied?					

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of internal transfer of oil cargo.

Date of entry Officer in charge
 Master

(c) Unloading of oil cargo

8. Date and place of unloading			
9. Identity of tank(s) unloaded			
10. Was(were) tank(s) emptied?			
11. Opening of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves prior to cargo unloading ²			
12. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of unloading ²			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of unloading of oil cargo.

Date of entry Officer in charge
 Master

² Applicable valves and similar devices are those referred to in Regulations 20(2)(a)(iii), 23 and 24 of Annex I of the Convention.

b) Intern omdisponering av oljelast under resa

5. Dag för intern omdisponering			
6. Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)	1)	Från	
	2)	Till	
7. Blev tanken(arna) under 6.1) tömd(a)?			

Undertecknad intygar att, förutom ovanstående, alla sjöventiler, ventiler för överbordutflöde samt lasttanks- och rörledningsanslutningar och -förbindelser blivit säkrade sedan intern omdisponering av oljelast avslutats.

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

c) Lossning av oljelast

8. Dag och plats för lossning			
9. Lossade tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
10. Blev tanken(arna) tömd(a)?			
11. Öppnande av berörda lasttanksventiler och berörda avstängningsventiler i rörledningar före lossning av last ²			
12. Stängning av berörda lasttanksventiler och berörda avstängningsventiler i rörledningar efter avslutad lossning ²			

Undertecknad intygar att, förutom ovanstående, alla sjöventiler, ventiler för överbordutflöde samt lasttanks- och rörledningsanslutningar och -förbindelser blivit säkrade sedan lossning av oljelast avslutats.

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

² Berörda ventiler och liknande anordningar är de som avses i regel 20 punkt 2 a) 3) och reglerna 23 och 24 i bilaga I till konventionen.

(d) Ballasting of cargo tanks

13. Identity of tank(s) ballasted			
14. Date and position of ship at start of ballasting			
15. If valves connecting cargo lines and segregated ballast lines were used give time, date and position of ship when valves were (a) opened, and (b) closed			

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, over-board discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on the completion of ballasting.

Date of entry Officer in charge

Master

(e) Cleaning of cargo tanks

16. Identity of tank(s) cleaned			
17. Date and duration of cleaning			
18. Methods of cleaning ³			

Date of entry Officer in charge

Master

³ Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and the amount used should be stated.

d) Barlastning av lasttankar

13. Barlastade tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
14. Dag och fartygets position vid barlastningens början			
15. Om ventiler som förbinder lastledningar och ledningar för segregerad barlast använts, ange tidpunkt, dag och fartygets position när ventilerna a) öppnades och b) stängdes.			

Undertecknad intygar att, förutom ovanstående, alla sjöventiler, ventiler för överbordutflöde samt lasttanks- och rörledningsanslutningar och -förbindelser blivit säkrade sedan barlastning avslutats.

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

e) Rengöring av lasttankar

16. Rengjorda tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
17. Dag och tidsåtgång för rengöring			
18. Rengöringsmetoder ³			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

³ Manuell, maskinell eller kemisk rengöring. Om kemiskt rengöringsmedel använts, skall använt medel och använd mängd uppges.

(f) Discharge of dirty ballast

19. Identity of tank(s)			
20. Date and position of ship at start of discharge to sea			
21. Date and position of ship at finish of discharge to sea			
22. Ship's speed(s) during discharge			
23. Quantity discharged to sea			
24. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))			
25. Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable)			
26. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
27. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
28. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge

Master

f) Utsläpp av förorenad barlast

19. Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
20. Dag och fartygets position när utsläpp i havet påbörjats			
21. Dag och fartygets position när utsläpp i havet avslutats			
22. Fartygets fart(er) under utsläppet			
23. Mängd som har släppts ut i havet			
24. Mängd av förorenat vatten som överförts till sloptank(ar) (sloptankens(arnas) identitetsbeteckning(ar) anges)			
25. Dag och hamn för avlämnande till mottagningsanordningar i land (om tillämpligt)			
26. Har någon del av utsläppet skett under mörker? Om så varit fallet ange under vilken tid.			
27. Har utflödet och vattenytan på platsen för utsläppet hållits under ständig kontroll?			
28. Har någon olja iakttagits på vattenytan på platsen för utsläppet?			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

(g) Discharge of water from slop tanks

29. Identity of slop tank(s)			
30. Time of settling from last entry of residues, or			
31. Time of settling from last discharge			
32. Date, time and position of ship at start of discharge			
33. Sounding of total contents at start of discharge			
34. Sounding of oil/water interface at start of discharge			
35. Bulk quantity discharged and rate of discharge			
36. Final quantity discharged and rate of discharge			
37. Date, time and position of ship at end of discharge			
38. Ship's speed(s) during discharge			
39. Sounding of oil/water interface at end of discharge			
40. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
41. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
42. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge

Master

g) Utsläpp av vatten från sloptankar

29. Sloptankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
30. Settlingstid från senaste påfyllning av oljerester, eller			
31. Settlingstid från senaste utsläpp			
32. Dag, tidpunkt och fartygets position vid utsläppets början			
33. Pejling av hela innehållet vid utsläppets början			
34. Pejling av gränsytan mellan olja och vatten vid utsläppets början			
35. Huvudkvantitet som har släppts ut och utsläppshastigheten			
36. Sista kvantitet som har släppts ut och utsläppshastigheten			
37. Dag, tidpunkt och fartygets position vid utsläppets slut			
38. Fartygets fart(er) under utsläpp			
39. Pejling av gränsytan mellan olja och vatten vid utsläppets slut			
40. Har någon del av utsläppet skett under mörker? Om så varit fallet ange under vilken tid.			
41. Har utflödet och vattenytan på platsen för utsläppet hållits under ständig kontroll?			
42. Har någon olja iakttagits på vattenytan på platsen för utsläppet?			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

(h) Disposal of residues

43. Identity of tank(s)			
44. Quantity disposed from each tank			
45. Method of disposal of residue: (a) Reception facilities (b) Mixed with cargo (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s)) (d) Other method (state which)			
46. Date and port of disposal of residue			

Date of entry Officer in charge

Master

(i) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

47. Date and position of ship at commencement of discharge of clean ballast			
48. Identity of tank(s) discharged			
49. Was(were) the tank(s) empty on completion?			
50. Position of vessel on completion if different from 47			
51. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
52. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
53. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge

Master

h) Bortskaffande av oljerester

43. Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
44. Mängd som bortskaffats från varje tank			
45. Metod för bortskaffande av oljerest: a) mottagningsanordningar b) blandning med last c) överföring till annan (andra) tank(ar) (tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar) anges) d) annan metod (ange vilken)			
46. Dag och hamn för bortskaffande av oljerest			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

i) Utsläpp av ren barlast som förts i lasttankar

47. Dag, tidpunkt och fartygets position när utsläpp av ren barlast påbörjats			
48. Identitetsbeteckning(ar) för tank(ar) varifrån utsläpp skett			
49. Var tanken(arna) tömd(a) när utsläppet avslutats?			
50. Fartygets position när utsläppet avslutats, om avvikande från den under 47.			
51. Har någon del av utsläppet skett under mörker? Om så varit fallet ange under vilken tid.			
52. Har utflödet och vattenytan på platsen för utsläppet hållits under ständig kontroll?			
53. Har någon olja iakttagits på vattenytan på platsen för utsläppet?			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

- (j) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port⁴

54. Port			
55. Duration of stay			
56. Quantity disposed			
57. Date and place of disposal			
58. Method of disposal (state whether a separator was used)			

Date of entry Officer in charge
 Master

- (k) Accidental or other exceptional discharges of oil

59. Date and time of occurrence			
60. Place or position of ship at time of occurrence			
61. Approximate quantity and type of oil			
62. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry Officer in charge
 Master

⁴ Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

- j) Utsläpp överbord av rännstenvatten innehållande olja som har samlats i maskinutrymmen under vistelse i hamn⁴

54. Hamn			
55. Hamnuppehållets längd			
56. Bortskaffad mängd			
57. Dag och plats för bortskaffande			
58. Metod för bortskaffande (ange om separator använts)			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

- k) Utsläpp av olja till följd av olyckshändelse eller annan oförutsedd omständighet

59. Dag och tidpunkt för händelsen			
60. Fartygets uppehållsort eller position vid tidpunkten för händelsen			
61. Ungefärlig mängd och typ av olja			
62. Omständigheter vid utsläppet eller utflödet, anledningen härtill och allmänna anmärkningar			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

⁴ När pumpen startar automatiskt och utsläpp alltid sker genom separator, är det tillräckligt att varje dag införa "Automatiskt utsläpp av rännstenvatten genom separator".

(1) Has the oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, give time and date of failure and time and date of restoration and confirm that this was due to equipment failure and state reason if known

.....
.....

Date of entry Officer in charge

Master

(m) Additional operational procedures and general remarks

.....
.....
.....

For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15(4) of Annex I of the Convention, an appropriate oil record book should be developed by the Administration.

For asphalt carriers, a separate oil record book may be developed by the Administration utilizing sections (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) and (m) of this form of oil record book.

1) Har övervaknings- och kontrollsystemet för oljeutsläpp varit ur funktion vid något tillfälle då utsläpp överbord skett? Om så varit fallet, ange tidpunkt och dag då avbrottet inträffade samt tidpunkt och dag då systemet åter togs i bruk. Bekräfta att avbrottet berodde på utrustningsfel. Ange orsaken till felet om den är känd. . . .

.....

Dag för anteckning Ansvarigt befäl
 Befälhavare

m) Ytterligare driftförfaranden och allmänna anmärkningar

För oljetankfartyg med en bruttodräktighet understigande 150 registerton som användes i enlighet med regel 15 punkt 4 i bilaga I till denna konvention skall administrationen utarbeta en lämplig oljedagbok.

För asfalttankfartyg får administrationen utarbeta en särskild oljedagbok med användande av punkterna a), b), c), e), h), j), k) och m) i detta formulär för oljedagbok.

II – FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

Name of ship

Operations from (date), to (date)

(a) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted			
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried			
3. Date and position of ship at start of cleaning			
4. Date and position of ship at start of ballasting			

Date of entry Officer in charge

Master

(b) Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under section (a)

5. Identity of tank(s)			
6. Date and position of ship at start of discharge			
7. Date and position of ship at finish of discharge			
8. Ship's speed(s) during discharge			
9. Method of discharge (state whether to reception facility or through installed equipment)			
10. Quantity discharged			

Date of entry Officer in charge

Master

II – FÖR ANDRA FARTYG ÄN OLJETANKFARTYG

Fartygets namn

Resor från (dag), till (dag)

a) Barlastning eller rengöring av bränsletankar

1. Barlastad(e) tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
2. Ange om tankarna rengjorts sedan de senast innehöll olja eller, om så ej är fallet, vilken typ av olja som senast har transporterats.			
3. Dag och fartygets position vid rengöringens början			
4. Dag och fartygets position vid barlastningens början.			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

b) Utsläpp av förorenad barlast eller rengöringsvatten från tankar som avses i a)

5. Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)			
6. Dag och fartygets position vid utsläppets början			
7. Dag och fartygets position vid utsläppets slut			
8. Fartygets fart(er) under utsläppet			
9. Metod för utsläpp (ange om till mottagningsanordning eller genom installerad utrustning)			
10. Utsläppt mängd			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

(c) Disposal of residues

11. Quantity of residue retained on board			
12. Methods of disposal of residue: (a) reception facilities (b) mixed with next bunkering (c) transferred to another (other) tank(s) (d) other method (state which)			
13. Date and port of disposal of residue			

Date of entry Officer in charge

Master

(d) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port⁵

14. Port			
15. Duration of stay			
16. Quantity discharged			
17. Date and place of discharge			
18. Method of discharge: (a) through oily-water separating equipment; (b) through oil filtering system; (c) through oily-water separating equipment and an oil filtering system; (d) to reception facilities			

Date of entry Officer in charge

Master

⁵ Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

c) Bortskaffande av oljerester

11. Mängd oljerester som behållits ombord			
12. Metod för bortskaffande av oljerest: a) mottagningsanordningar b) blandning med senare intagen bunkerolja c) överföring till annan (andra) tank(ar) d) annan metod (ange vilken)			
13. Dag och hamn för bortskaffande av oljerest			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

d) Utsläpp överbord av rännstenvatten innehållande olja som har samlats i maskinutrymmen under vistelse i hamn⁵

14. Hamn			
15. Hamnuppehållets längd			
16. Utsläppt mängd			
17. Dag och plats för utsläpp			
18. Metod för utsläpp: a) genom separeringsutrustning för oljehaltigt vatten. b) genom filtreringssystem för olja. c) genom separeringsutrustning för oljehaltigt vatten och ett filtreringssystem för olja d) till mottagningsanordningar			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

⁵ När pumpen startar automatiskt och utsläpp alltid sker genom separator, är det tillräckligt att varje dag införa "Automatiskt utsläpp av rännstenvatten genom separator".

(e) Accidental or other exceptional discharges of oil

19. Date and time of occurrence			
20. Place or position of ship at time of occurrence			
21. Approximate quantity and type of oil			
22. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry Officer in charge

Master

(f) Has the required oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, state time and date of failure and time and date of restoration, and confirm that this was due to equipment failure, and state reason if known.

Date of entry Officer in charge

Master

(g) New ships of 4,000 tons gross tonnage and above: has dirty ballast been carried in oil fuel tanks?

Yes/No

If so, state which tanks were so ballasted and method of discharge of the dirty ballast

Date of entry Officer in charge

Master

(h) Additional operational procedures and general remarks

Date of entry Officer in charge

Master

- e) Utsläpp av olja till följd av olyckshändelse eller annan oförutsedd omständighet

19. Dag och tidpunkt för händelsen			
20. Fartygets uppehållsort eller position vid tidpunkten för händelsen			
21. Ungefärlig mängd och typ av olja			
22. Omständigheter vid utsläppet eller utflödet, anledningen härtill och allmänna anmärkningar			

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

- f) Har föreskrivet övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp varit ur funktion vid något tillfälle då utsläpp överbord skett? Om så varit fallet, ange tidpunkt och dag då avbrottet inträffade samt tidpunkt och dag då systemet åter togs i bruk. Bekräfta att avbrottet berodde på utrustningsfel. Ange orsaken till felet om den är känd.

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

- g) Nya fartyg med en bruttodräktighet av minst 4 000 registerton: Har förorenad barlast förts i bränsletankar? Ja/Nej

Om så varit fallet, ange vilka tankar som sälunda barlastats och metoden för utsläpp av den förorenade barlasten

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

- h) Ytterligare driftförfaranden och allmänna anmärkningar

Dag för anteckning Ansvarigt befäl

Befälhavare

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

- (1) "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.
- (2) "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.
- (3) "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.
- (4) "Nearest land" is as defined in Regulation 1(9) of Annex I of the present Convention.
- (5) "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm^2 at a temperature of 37.8°C .
- (6) "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3(4) as falling into Category A, B, C or D.
- (7) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.

Special areas shall be:

- (a) The Baltic Sea Area, and
 - (b) The Black Sea Area.
- (8) "Baltic Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(b) of Annex I of the present Convention.
 - (9) "Black Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(c) of Annex I of the present Convention.

BILAGA II

REGLER FÖR KONTROLL AV FÖRORENING GENOM SKADLIGA
FLYTANDE ÄMNER I BULK

Regel 1

Definitioner

I denna bilaga skall

1. med "kemikalietankfartyg" förstås fartyg som är byggt eller anpassat huvudsakligen för transport av skadliga flytande ämnen i bulk, däri inbegripet oljetankfartyg som avses i bilaga I till denna konvention, när det för last eller dellast av skadliga flytande ämnen i bulk,
2. med "ren barlast" förstås barlast i en tank som, sedan den senast använts för transport av en last innehållande ett ämne av kategori A, B, C eller D, har omsorgsfullt rengjorts, varefter resterna som uppkommit därvid utsläppts och tanken tömts i enlighet med tillämpliga föreskrifter i denna bilaga,
3. med "segregerad barlast" förstås barlastvatten som intagits i en tank, avsedd att stadigvarande nyttjas för förande av barlast eller för förande av barlast eller last som ej utgöres av olja eller skadliga flytande ämnen, som definieras på olika ställen i bilagorna till denna konvention, och helt skild från lastolje- och bunkerolje-systemet,
4. "närmaste land" förstås i enlighet med definitionen i regel 1 punkt 9 i bilaga I till denna konvention,
5. med "flytande ämnen" förstås ämnen som har ett ångtryck som ej överstiger $2,8 \text{ kp/cm}^2$ vid en temperatur av $37,8^\circ\text{C}$,
6. med "skadligt flytande ämne" förstås varje ämne som angivits i bihang II till denna bilaga eller som enligt föreskrifterna i regel 3 punkt 4 provisoriskt bedömts tillhöra kategori A, B, C eller D,
7. med "specialområde" förstås ett havsområde i fråga om vilket, av erkända tekniska skäl med avseende på områdets oceanografiska och ekologiska förhållanden och den särskilda karaktären av där förekommande trafik, antagande av särskilda, tvingande metoder för förebyggande av havsförorening genom skadliga flytande ämnen är nödvändigt, varvid som specialområden skall räknas
 - a) Östersjöområdet och
 - b) Svartahavsområdet,
8. "Östersjöområdet" definieras i enlighet med regel 10 punkt 1 b) i bilaga I till denna konvention,
9. "Svartahavsområdet" definieras i enlighet med regel 10 punkt 1 c) i bilaga I till denna konvention.

Regulation 2

Application

- (1) Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships carrying noxious liquid substances in bulk.
- (2) Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of a chemical tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.
- (3) Regulation 13 of this Annex shall apply only to ships carrying substances which are categorized for discharge control purposes in Category A, B or C.

Regulation 3

Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

- (1) For the purpose of the Regulations of this Annex, except Regulation 13, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:
 - (a) Category A – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures.
 - (b) Category B – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures.
 - (c) Category C – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.
 - (d) Category D – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.
- (2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.
- (3) The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Annex is set out in Appendix II to this Annex.

Regel 2*Tillämpningsområde*

1. Om annat ej uttryckligen anges skall föreskrifterna i denna bilaga äga tillämpning på alla fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk.
2. När en last, i fråga om vilken föreskrifterna i bilaga I till denna konvention gäller, föres i ett lastutrymme i ett kemikalietankfartyg skall tillämpliga föreskrifter i bilaga I till denna konvention också äga tillämpning.
3. Regel 13 i denna bilaga äger tillämpning endast på fartyg som transporterar ämnen som för utsläppskontroll hänförs till kategori A, B eller C.

Regel 3*Kategorisering och förteckning av skadliga flytande ämnen*

1. Vid tillämpningen av reglerna i denna bilaga, utom regel 13, indelas skadliga flytande ämnen i fyra kategorier enligt följande:
 - a) Kategori A – Skadliga flytande ämnen som, om de släppes ut i havet vid tankrengöring eller barlastutlossning, skulle utgöra en allvarlig risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra allvarlig skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra allvarlig störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till vidtagande av stränga åtgärder till förhindrande av förorening.
 - b) Kategori B – Skadliga flytande ämnen som, om de släppes ut i havet vid tankrengöring eller barlastutlossning, skulle utgöra en risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför berättigar till vidtagande av särskilda åtgärder till förhindrande av förorening.
 - c) Kategori C – Skadliga flytande ämnen som, om de släppes ut i havet vid tankrengöring eller barlastutlossning, skulle utgöra en mindre risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra mindre skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra mindre störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför kräver särskilda förhållningsregler.
 - d) Kategori D – Skadliga flytande ämnen som, om de släppes ut vid tankrengöring eller barlastutlossning skulle utgöra en mätbar risk för marina tillgångar eller människors hälsa eller medföra obetydlig skada på skönhets- och rekreationsvärden eller medföra obetydlig störning av annat behörigt utnyttjande av havet och som därför kräver viss uppmärksamhet i fråga om förhållningsregler.
2. Riktlinjer att användas vid kategoriseringen av skadliga flytande ämnen finns i bilag I till denna bilaga.
3. Förteckningen över skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som för närvarande är kategoriserade och på vilka föreskrifterna i denna bilaga är tillämpliga finns i bilag II till denna bilaga.

(4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this Regulation or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than ninety days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.

Regulation 4

Other Liquid Substances

- (1) The substances listed in Appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C and D, as defined in Regulation 3(1) of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.
- (2) The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.
- (3) The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5

Discharge of Noxious Liquid Substances

Categories A, B and C Substances outside Special Areas and Category D Substances in all Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

- (1) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column III of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

4. När fråga uppkommer om transport av ett flytande ämne i bulk som ej kategoriserats enligt punkt 1 i denna regel och som ej heller utvärderats på sätt som anges i regel 4 punkt 1 i denna bilaga skall regeringarna för de fördragsslutande parter som beröres av den ifrågasatta transporten verkställa och gemensamt besluta en provisorisk bedömning för den ifrågasatta transporten på grundval av de riktlinjer som avses i punkt 2 i denna regel. Till dess fullständig enighet nåtts mellan berörda regeringar skall ämnet transporteras med tillämpning av de strängaste villkor som har föreslagits. Så snart som möjligt, men ej senare än 90 dagar efter den första transporten, skall vederbörande administration underrätta organisationen och tillhandahålla uppgifter om ämnet och den provisoriska bedömningen, vilka uppgifter skall skyndsamt delges alla fördragsslutande parter för dessas kännedom och övervägande. Regeringen för varje fördragsslutande part kan inom 90 dagar tillställa organisationen sina synpunkter på ämnets bedömning.

Regel 4

Andra flytande ämnen

1. De ämnen som är förtecknade i bihang III till denna bilaga har utvärderats och befunnits falla utanför kategorierna A, B, C och D, sådana dessa är definierade i regel 3 punkt 1 i denna bilaga, eftersom de för närvarande ej anses innebära risk för människors hälsa, för marina tillgångar, för skönhets- och rekreationsvärden eller för annat behörigt utnyttjande av havet när de släppes ut i havet vid tankrengöring eller barlastutlossning.
2. Utsläpp av rännstens- eller barlastvatten eller andra rester eller blandningar, som innehåller endast ämnen som är förtecknade i bihang III till denna bilaga, är ej underkastat några föreskrifter i denna bilaga.
3. Utsläpp i havet av ren barlast eller segregerad barlast är ej underkastat några föreskrifter i denna bilaga.

Regel 5

Utsläpp av skadliga flytande ämnen

Ämnen av kategori A, B eller C utanför specialområden och ämnen av kategori D inom alla områden

Om annat ej följer av föreskrifterna i regel 6 i denna bilaga, gäller följande:

1. Utsläpp i havet av ämnen av kategori A, sådana dessa är definierade i regel 3 punkt 1 a) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet. Om tankar som innehåller sådana ämnen eller blandningar skall renspolas, skall därvid uppkommande rester avlämnas till en mottagningsanordning till dess ämnets koncentration i utflödet till sådan anordning är lika med eller mindre än den restkoncentration som anges för ämnet i kolumn III i bihang II till denna bilaga och till dess tanken är tom. Under förutsättning att därefter återstående rester i tanken ytterligare utspädes med en vattenmängd motsvarande minst 5 procent av tankens hela rymd får dessa släppas ut i havet när samtliga följande villkor också är uppfyllda:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - (b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (2) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
 - (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
 - (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (3) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 10 parts per million;

- a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
- b) att utsläppet med beaktande av vattenintagens placering göres under vattenlinjen, och
- c) att utsläppet göres på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

2. Utsläpp i havet av ämnen av kategori B, sådana dessa är definierade i regel 3 punkt 1 b) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
- b) att metoder och anordningar för utsläpp är godkända av administrationen, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av organisationen, och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget ej överstiger en del på en miljon delar,
- c) att den största mängd last som utsläppes från varje tank med tillhörande rörledningar ej överstiger den största mängd som tillåtes enligt den metod som avses i b) i denna punkt och som ej i något fall får överstiga det större av värdena 1 kubikmeter eller 1/3000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,
- d) att utsläppet med beaktande av vattenintagens placering göres under vattenlinjen, och
- e) att utsläppet göres på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

3. Utsläpp i havet av ämnen av kategori C, sådana dessa är definierade i regel 3 punkt 1 c) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
- b) att metoder och anordningar för utsläpp är godkända av administrationen, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av organisationen, och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget ej överstiger tio delar på en miljon delar,

- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in subparagraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres;
 - (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (4) The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Regulation 3(1)(d) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - (b) such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and
 - (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- (5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation, whichever is applicable.
- (6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Categories A, B and C Substances within Special Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

- (7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

- c) att den största mängd last som utsläppes från varje tank med tillhörande rörledning ej överstiger den största mängd som tillåtes enligt den metod som avses i b) i denna punkt och som ej i något fall får överstiga det större av värdena 3 kubikmeter eller 1/1000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,
- d) att utsläppet med beaktande av vattenintagens placering göres under vattenlinjen, och
- e) att utsläppet göres på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

4. Utsläpp i havet av ämnen av kategori D, sådana dessa är definierade i regel 3 punkt 1 d) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
- b) att sådana blandningar har en koncentration av högst en del av ämnet på tio delar vatten, och
- c) att utsläppet göres på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land.

5. Av administrationen godkända ventilationsmetoder får användas för att avlägsna lastrester från en tank. Sådana metoder skall vara grundade på normer som utvecklats av organisationen. Om efterföljande spolning av tanken är nödvändig, skall utsläpp i havet av uppkommande tankspolvätska göras enligt tillämpliga föreskrifter i punkt 1, 2, 3 eller 4 i denna regel.

6. Utsläpp i havet av ämnen som ej blivit kategoriserade, provisoriskt bedömda eller utvärderade såsom anges i regel 4 punkt 1 i denna bilaga eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet.

Ämnen av kategori A, B eller C inom specialområden

Om annat ej följer av föreskrifterna i regel 6 i denna bilaga, gäller följande:

7. Utsläpp i havet av ämnen av kategori A, sådana dessa är definierade i regel 3 punkt 1 a) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet. Om tankar som innehåller sådana ämnen eller blandningar skall renspolas, skall därvid uppkommande rester avlämnas till en mottagningsanordning, som de stater som gränsar till specialområdet skall anordna enligt föreskrifterna i regel 7 i denna bilaga, till dess ämnets koncentration i utflödet till sådan anordning är lika med eller mindre än den restkoncentration som anges för ämnet i kolumn IV i bihang II till denna bilaga och till dess tanken är tom. Under förutsättning att därefter återstående rester i tanken ytterligare utspädes med en vattenmängd motsvarande minst 5 procent av tankens hela rymd får dessa släppas ut i havet när samtliga följande villkor också är uppfyllda:

- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - (b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - (c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (8) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) the tank has been washed after unloading with a volume of water of not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, and the resulting residues have been discharged to a reception facility until the tank is empty;
 - (b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - (c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
 - (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (9) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:
- (a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;
 - (b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

- a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
- b) att utsläppet med beaktande av vattenintagens placering göres under vattenlinjen, och
- c) att utsläppet göres på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

8. Utsläpp i havet av ämnen av kategori B, sådana dessa är definierade i regel 3 punkt 1 b) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) att tanken blivit spolad efter lossning med en vattenmängd motsvarande minst 0,5 procent av tankens hela rymd och därvid uppkommande rester har blivit avlämnade till en mottagningsanordning till dess tanken är tom,
- b) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
- c) att metoder och anordningar för utsläpp och spolning är godkända av administrationen, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av organisationen, och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget ej överstiger en del på en miljon delar,
- d) att utsläppet med beaktande av vattenintagens placering göres under vattenlinjen, och
- e) att utsläppet göres på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

9. Utsläpp i havet av ämnen av kategori C, sådana dessa är definierade i regel 3 punkt 1 c) i denna bilaga, eller av ämnen som provisoriskt bedömts som sådana eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet utom när samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) att fartyget är under gång med en fart av minst 7 knop när det gäller fartyg med eget framdrivningsmaskineri eller minst 4 knop när det gäller fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,
- b) att metoder och anordningar för utsläpp är godkända av administrationen, varvid dessa metoder och anordningar skall vara grundade på normer, som utvecklats av organisationen, och skall säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kölvattnet akter om fartyget ej överstiger en del på en miljon delar,

- (c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;
 - (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and
 - (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.
- (10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (7), (8), or (9) of this Regulation, whichever is applicable.
- (11) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.
- (12) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a Category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph (2) or (3) of this Regulation, respectively.
- (13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7(1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this Regulation in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.
- (b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with sub-paragraph (a) of this paragraph, the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply during the interim period.

Regulation 6

Exceptions

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or **saving life at sea**; or

- c) att den största mängd last som utsläppes från varje tank med tillhörande rörledningar ej överstiger den största mängd som tillåtes enligt den metod som avses i b) i denna punkt och som ej i något fall får överstiga det större av värdena 1 kubikmeter eller 1/3000 av tankens lastförmåga i kubikmeter,
- d) att utsläppet med beaktande av vattenintagens placering göres under vattenlinjen, och
- e) att utsläppet göres på ett avstånd av minst 12 nautiska mil från närmaste land och där vattendjupet är minst 25 meter.

10. Av administrationen godkända ventilationsmetoder får användas för att avlägsna lastrester från en tank. Sådana metoder skall vara grundade på normer som utvecklats av organisationen. Om efterföljande spolning av tanken är nödvändig, skall utsläpp i havet av uppkommande tankspolvätska göras enligt tillämpliga föreskrifter i punkt 7, 8 eller 9 i denna regel.

11. Utsläpp i havet av ämnen som ej blivit kategoriserade, provisoriskt bedömda eller utvärderade såsom anges i regel 4 punkt 1 i denna bilaga eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet.

12. Denna regel skall ej utgöra hinder för ett fartyg att behålla ombord lastrester av kategori B eller C och släppa ut sådana rester i havet utanför ett specialområde i enlighet med punkt 2 respektive 3 i denna regel.

- 13. a) Regeringarna för fördragsslutande parter vilkas kustlinjer gränsar till ett visst specialområde skall gemensamt överenskomma om och fastställa en tidpunkt då föreskrifterna i regel 7 punkt 1 i denna bilaga skall vara uppfyllda och från vilken föreskrifterna i punkterna 7, 8, 9 och 10 i denna regel skall börja tillämpas med avseende på ifrågavarande område. Regeringarna skall underrätta organisationen om den sålunda fastställda tidpunkten minst sex månader i förväg. Organisationens skall därefter skyndsamt underrätta alla fördragsslutande parter om denna tidpunkt.
- b) Om tidpunkten för denna konventions ikraftträdande är tidigare än den tidpunkt som fastställts enligt a) i denna punkt, skall föreskrifterna i punkterna 1, 2 och 3 i denna regel äga tillämpning under mellantiden.

Regel 6

Undantag

Regel 5 i denna bilaga äger ej tillämpning i fråga om

- a) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om utsläppet är nödvändigt för ett fartygs säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller

- (b) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:
 - (i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and
 - (ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or
- (c) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 7

Reception Facilities

- (1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:
 - (a) cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Annex; and
 - (b) ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.
- (2) The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph (1) of this Regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.
- (3) Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph (1) of this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 8

Measures of Control

- (1) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Regulation.

- b) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om utsläppet är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning,
- 1) förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, och
 - 2) utom när ägaren eller befälhavaren handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med kännedom om att en skada troligen skulle bli följden, eller
- c) utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen eller blandningar som innehåller sådana ämnen, om de godkänts av administrationen och användes i syfte att bekämpa särskilda föroreningsincidenter för att så långt som möjligt begränsa skada på grund av förorening. Sådant utsläpp kräver godkännande av varje regering inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.

Regel 7

Mottagningsanordningar

1. Varje fördragsslutande parts regering förbinder sig att tillse att mottagningsanordningar tillhandahålls som tillgodoser behoven hos de fartyg som använder dess hamnar, terminaler eller reparationshamnar, enligt följande:
 - a) Hamnar och terminaler för lastning och lossning av last skall vara försedda med anordningar som är lämpliga för mottagande, utan att otillbörlig försening orsakas fartygen, av sådana rester och blandningar innehållande skadliga flytande ämnen som finns kvar för kvittblivning från fartyg som har dessa ombord som en följd av tillämpningen av denna bilaga.
 - b) Fartygsreparationshamnar i vilka reparation av kemikalietankfartyg utföres skall vara försedda med anordningar som är lämpliga för mottagande av rester och blandningar som innehåller skadliga flytande ämnen.
2. Varje fördragsslutande parts regering skall fastställa den typ av anordningar som skall tillhandahållas för ändamål som anges i punkt 1 i denna regel i varje lastnings- och lossningshamn för last, terminal och fartygsreparationshamn inom dess områden och underrätta organisationen därom.
3. Varje fördragsslutande part skall om fall där anordningar som kräves enligt punkt 1 i denna regel anses vara otillräckliga underrätta organisationen, som har att underrätta berörda fördragsslutande parter.

Regel 8

Kontrollåtgärder

1. Varje fördragsslutande parts regering skall förordna eller särskilt bemyndiga inspektörer för tillämpningen av denna regel.

Category A Substances in all Areas

- (2) (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.
- (3) If the tank is to be washed:
- (a) the effluent from the tank washing operation shall be discharged from the ship to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix II to this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and certified by the surveyor; and
- (b) after diluting the residue then remaining in the tank with at least 5 per cent of the tank capacity of water, this mixture may be discharged into the sea in accordance with the provisions of sub-paragraphs (1)(a), (b) and (c) or 7(a), (b) and (c), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book.
- (4) Where the Government of the receiving Party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to sub-paragraph (3)(a) provided that:
- (a) a precleaning procedure for that tank and that substance, based on standards developed by the Organization, is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of paragraph (1) or (7), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex with respect to the attainment of the prescribed residual concentrations;
- (b) a surveyor duly authorized by that Party shall certify in the Cargo Record Book that:
- (i) the tank, its pump and piping system have been emptied, and that the quantity of cargo remaining in the tank is at or below the quantity on which the approved precleaning procedure referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph has been based;
- (ii) precleaning has been carried out in accordance with the precleaning procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and
- (iii) the tank washings resulting from such precleaning have been discharged to a reception facility and the tank is empty;

Ämnen av kategori A inom alla områden

2.
 - a) Om en tank delvis lossas eller om den lossas men ej rengöres, skall vederbörlig anteckning göras i lastdagboken.
 - b) Intill dess denna tank blivit rengjord skall varje efterföljande pumpning eller överföring som berör denna tank också antecknas i lastdagboken.

3. Om tanken skall rensas:
 - a) Utflödet från tankspolningen skall avlämnas från fartyget till en mottagningsanordning åtminstone intill dess koncentrationen av ämnet i utsläppet, enligt vad som visas genom analyser av utflödesprov som tages av inspektören, har nedgått till den restkoncentration som anges för ämnet i bilaga II till denna bilaga. När den föreskrivna restkoncentrationen erhållits skall även återstående tankspolvätska avlämnas till mottagningsanordningen till dess tanken är tom. Vederbörliga anteckningar om dessa åtgärder skall göras i lastdagboken och bestyrkas av inspektören.
 - b) Efter utspädning av därefter återstående rester i tanken med en vattenmängd som motsvarar minst 5 procent av tankens hela rymd får blandningen släppas ut i havet enligt tillämpliga föreskrifter i punkterna 1 a), b) och c) eller 7 a), b) och c) i regel 5 i denna bilaga. Vederbörliga anteckningar om dessa åtgärder skall göras i lastdagboken.

4. Finner regeringen för den mottagande fördragsslutande parten att det är omöjligt att mäta koncentrationen av ämnet i utflödet utan att otillbörligt dröjsmål orsakas fartyget, får denna fördragsslutande part godtaga en alternativ metod som likvärdig med vad som föreskrives i punkt 3 a), förutsatt att
 - a) en föreningsmetod för ifrågavarande tank och ämne, grundad på normer som utvecklats av organisationen, har godkänts av administrationen och denna fördragsslutande part är övertygad om att metoden uppfyller tillämpliga föreskrifter i punkt 1 eller 7 i regel 5 i denna bilaga i vad avser erhållande av föreskriven restkoncentration,
 - b) en inspektör, vederbörligen bemyndigad av denna fördragsslutande part, intygar i lastdagboken att
 - 1) tanken och dess pump- och rörledningssystem har tömts och att den mängd last som finns kvar i tanken ej överstiger den mängd på vilken den godkända föreningsmetod som avses i 2) i denna punkt är grundad,
 - 2) föreningsmetod har utförts enligt den föreningsmetod som av administrationen godkänts för ifrågavarande tank och ämne, och
 - 3) den tankspolvätska som uppstår vid sådan föreningsmetod har avlämnats till en mottagningsanordning och att tanken är tom,

- (c) the discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provisions of paragraph (3)(b) of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

Category B Substances outside Special Areas and Category C Substances in all Areas

(5) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance outside special areas or a Category C substance in all areas, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) the quantity of substance remaining in the tank shall not exceed the maximum quantity which may be discharged into the sea for that substance under Regulation 5(2)(c) of this Annex outside special areas in the case of Category B substances, or under Regulations 5(3)(c) and 5(9)(c) outside and within special areas respectively in the case of Category C substances. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;
 - (iii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea the approved procedures shall be complied with, and the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iv) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and
 - (v) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5 of this Annex for the appropriate area and Category of substance involved.
- (c) If the tank is to be cleaned in port:
 - (i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.
- (d) If after unloading a Category C substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(3) of this Annex shall be applicable.

- c) utsläpp i havet av återstående rester göres enligt föreskrifterna i punkt 3 b) i denna regel och vederbörlig anteckning göres i lastdagboken.

Ämnen av kategori B utanför specialområden och ämnen av kategori C inom alla områden

5. Med beaktande av de föreskrifter om övervakning och godkännande genom förordnad eller särskilt bemyndigad inspektör som bedömes nödvändiga av den fördragsslutande partens regering, skall fartygets befälhavare i fråga om ämne av kategori B utanför specialområden eller ämne av kategori C inom alla områden tillse att följande iakttages:

- a) Om en tank delvis lossas eller om den lossas men ej rengöres, skall vederbörlig anteckning göras i lastdagboken.
- b) Om tanken skall rengöras till sjöss,
- 1) skall det laströrledningssystem som betjänar tanken tömmas och vederbörlig anteckning göras i lastdagboken,
 - 2) får den mängd av ämnet som återstår i tanken ej överstiga den största mängd som får släppas ut i havet enligt punkt 2 c) i regel 5 i denna bilaga utanför specialområden i fråga om ämnen av kategori B eller enligt punkterna 3 c) och 9 c) i regel 5 utanför respektive inom specialområden i fråga om ämnen av kategori C och skall vederbörlig anteckning göras i lastdagboken,
 - 3) skall, när avsikten är att släppa ut den återstående mängden av ämnet i havet, de godkända metoderna tillämpas och den utspädning av ämnet som är erforderlig för ett sådant utsläpp genomföras och vederbörlig anteckning göras i lastdagboken, eller
 - 4) skall, när tankspolvätskan ej släppes ut i havet och intern överföring av tankspolvätska sker från tanken, vederbörlig anteckning göras i lastdagboken, och
 - 5) skall varje efterföljande utsläpp i havet av sådan tankspolvätska göras enligt föreskrifterna i regel 5 i denna bilaga för ifrågavarande område och kategori av ämne.
- c) Om tanken skall rengöras i hamn,
- 1) skall tankspolvätskan avlämnas till en mottagningsanordning och vederbörlig anteckning göras i lastdagboken, eller
 - 2) skall tankspolvätskan behållas om bord i fartyget och vederbörlig anteckning göras i lastdagboken varvid skall anges tankspolvätskans placering och fördelning.
- d) Om efter lossning av ett ämne av kategori C inom ett specialområde lastrester eller tankspolvätska skall behållas ombord till dess fartyget kommer utanför specialområdet, skall befälhavaren ange detta genom vederbörlig anteckning i lastdagboken och skall i detta fall de metoder som anges i regel 5 punkt 3 i denna bilaga användas.

Category B Substances within Special Areas

(6) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance within a special area, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.
- (c) If the tank is to be washed, the effluent from the tank washing operation, which shall contain a volume of water not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, shall be discharged from the ship to a reception facility until the tank, its pump and piping system are empty. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (d) If the tank is to be further cleaned and emptied at sea, the Master shall:
 - (i) ensure that the approved procedures referred to in Regulation 5(8)(c) of this Annex are complied with and that the appropriate entries are made in the Cargo Record Book; and
 - (ii) ensure that any discharge into the sea is made in accordance with the requirements of Regulation 5(8) of this Annex and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.
- (e) If after unloading a Category B substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(2) of this Annex shall be applicable.

Category D Substances in all Areas

(7) The Master of a ship shall, with respect to a Category D substance, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea, the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iii) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and

Ämnen av kategori B inom specialområden

6. Med beaktande av de föreskrifter om övervakning och godkännande genom förordnad eller särskilt bemyndigad inspektör som bedömes nödvändiga av den fördragsslutande partens regering, skall fartygets befälhavare i fråga om ämne av kategori B inom specialområden tillse att följande iakttages:

- a) Om en tank delvis lossas eller om den lossas men ej rengöres, skall vederbörlig anteckning göras i lastdagboken.
- b) Intill dess denna tank blivit rengjord skall varje efterföljande pumpning eller överföring som berör denna tank också antecknas i lastdagboken.
- c) Om tanken skall rensas, skall utflödet från tankspolningen, som skall innehålla en mängd vatten som motsvarar minst 0,5 procent av tankens hela rymd, avlämnas från fartyget till en mottagningsanordning till dess tanken och dess pump- och rörledningssystem är tomma. Vederbörlig anteckning skall göras i lastdagboken.
- d) Om tanken skall rengöras ytterligare och tömmas till sjöss, skall befälhavaren
 - 1) tillse att godkända metoder som avses i regel 5 punkt 8 c) i denna bilaga tillämpas och att vederbörliga anteckningar göres i lastdagboken, och
 - 2) tillse att varje utsläpp i havet göres enligt föreskrifterna i regel 5 punkt 8 i denna bilaga och att vederbörlig anteckning göres i lastdagboken.
- e) Om efter lossning av ämne av kategori B inom ett specialområde lastrester eller tankspolvätska skall behållas ombord till dess fartyget kommer utanför specialområdet, skall befälhavaren ange detta genom vederbörlig anteckning i lastdagboken och skall i detta fall de metoder som anges i regel 5 punkt 2 i denna bilaga användas.

Ämnen av kategori D inom alla områden

7. Fartygets befälhavare skall i fråga om ämne av kategori D tillse att följande iakttages:

- a) Om en tank delvis lossas eller om den lossas men ej rengöres, skall vederbörlig anteckning göras i lastdagboken.
- b) Om tanken skall rengöras till sjöss,
 - 1) skall det laströrledningssystem som betjänar tanken tömmas och vederbörlig anteckning göras i lastdagboken,
 - 2) skall, när avsikten är att släppa ut den återstående mängden av ämnet i havet, den utspädning av ämnet som är erforderlig för ett sådant utsläpp genomföras och vederbörlig anteckning göras i lastdagboken, eller
 - 3) skall, när tankspolvätskan ej släppes ut i havet och intern överföring av tankspolvätska sker från tanken, vederbörlig anteckning göras i lastdagboken, och

- (iv) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5(4) of this Annex.
- (c) If the tank is to be cleaned in port:
 - (i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

Discharge from a Slop Tank

(8) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Regulation 5(1), (7) or (8) of this Annex, whichever is applicable. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a quantity of a Category B substance outside a special area or a Category C substance in all areas in excess of the aggregate of the maximum quantities specified in Regulation 5(2)(c), (3)(c), or (9)(c) of this Annex, whichever is applicable, shall be discharged to a reception facility. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

Regulation 9

Cargo Record Book

(1) Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix IV to this Annex.

(2) The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance take place in the ship:

- (i) loading of cargo;
- (ii) unloading of cargo;
- (iii) transfer of cargo;
- (iv) transfer of cargo, cargo residues or mixtures containing cargo to a slop tank;
- (v) cleaning of cargo tanks;
- (vi) transfer from slop tanks;
- (vii) ballasting of cargo tanks;
- (viii) transfer of dirty ballast water;
- (ix) discharge into the sea in accordance with Regulation 5 of this Annex.

- 4) skall varje efterföljande utsläpp i havet av sådan tankspolvätska göras enligt föreskrifterna i regel 5 punkt 4 i denna bilaga.
- c) Om tanken skall rengöras i hamn,
 - 1) skall tankspolvätskan avlämnas till en mottagningsanordning och vederbörlig anteckning göras i lastdagboken, eller
 - 2) skall tankspolvätskan behållas ombord i fartyget och vederbörlig anteckning göras i lastdagboken varvid skall anges tankspolvätskans placering och fördelning.

Utsläpp från sloptank

8. Rester, däri inbegripet rester från rännstenarna i pumprum, som behålles ombord i en sloptank och som innehåller ett ämne av kategori A eller inom ett specialområde ett ämne av antingen kategori A eller kategori B, skall avlämnas till mottagningsanordning enligt tillämpliga föreskrifter i regel 5 punkt 1, 7 eller 8 i denna bilaga. Vederbörlig anteckning skall göras i lastdagboken.

9. Rester, däri inbegripet rester från rännstenar i pumprum, som behålles ombord i en sloptank och som innehåller ett ämne av kategori B utanför ett specialområde eller ett ämne av kategori C inom alla områden i en mängd som överstiger de sammanlagda största mängderna enligt tillämpliga föreskrifter i regel 5 punkt 2 c), 3 c) eller 9 c) i denna bilaga, skall avlämnas till mottagningsanordning. Vederbörlig anteckning skall göras i lastdagboken.

Regel 9

Lastdagbok

1. Varje fartyg på vilket denna bilaga äger tillämpning skall vara försett med en lastdagbok som kan utgöra en del av fartygets officiella skeppsdagbok och skall vara utformad enligt formuläret i bilag IV till denna bilaga.
2. Anteckning i lastdagboken skall göras, tank för tank, varje gång någon av följande åtgärder som avser skadligt flytande ämne vidtages ombord på fartyget:
 - 1) intag av last,
 - 2) lossning av last,
 - 3) om disponering av last,
 - 4) om disponering av last, lastrester eller blandningar som innehåller last till en sloptank,
 - 5) rengöring av lasttankar,
 - 6) överföring från sloptankar,
 - 7) barlastning av lasttankar,
 - 8) överföring av förorenad barlast,
 - 9) utsläpp i havet enligt föreskrifterna i regel 5 i denna bilaga.

- (3) In the event of any discharge of the kind referred to in Article 8 of the present Convention and Regulation 6 of this Annex of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.
- (4) When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervise any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.
- (5) Each operation referred to in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and, when the ship is manned, each page shall be signed by the Master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973), in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.
- (6) The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of two years after the last entry has been made.
- (7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10

Surveys

- (1) Ships which are subject to the provisions of this Annex and which carry noxious liquid substances in bulk shall be surveyed as follows:
- (a) An initial survey before a ship is put into service or before the certificate required by Regulation 11 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete inspection of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. The survey shall be such as to ensure full compliance with the applicable requirements of this Annex.

3. I händelse av utsläpp av det slag som avses i artikel 8 i denna konvention och regel 6 i denna bilaga av skadligt flytande ämne eller blandning som innehåller sådant ämne skall, vare sig utsläppet är avsiktligt eller sker på grund av olyckshändelse, anteckning göras i lastdagboken med angivande av omständigheterna kring och skälen för utsläppet.

4. När en inspektör, som har förordnats eller särskilt bemyndigats av den fördragsslutande partens regering att övervaka åtgärder som avses i denna bilaga, har besiktigt ett fartyg, skall denne inspektör göra vederbörlig anteckning i lastdagboken.

5. Varje åtgärd som avses i punkterna 2 och 3 i denna regel skall utan dröjsmål antecknas fullständigt i lastdagboken, varvid samtliga uppgifter som hänför sig till åtgärden skall ifyllas. Varje anteckning skall undertecknas av det eller de befäl som har ansvaret för ifrågavarande åtgärd och, om fartyget är bemannat, skall därjämte varje sida undertecknas av fartygets befälhavare. Anteckningarna i lastdagboken skall vara avfattade på ett officiellt språk i den stat vars flagga fartyget är berättigat att föra och, i fråga om fartyg som innehar ett internationellt föreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (1973), på engelska eller franska språket. Anteckningar på ett officiellt språk i den stat vars flagga fartyget är berättigat att föra skall ha företräde i händelse av tvist eller olikheter.

6. Lastdagboken skall förvaras på en sådan plats att den är lätt tillgänglig för granskning och skall, med undantag för obemannade fartyg som bogseras, förvaras ombord på fartyget. Den skall bevaras två år efter det den senaste anteckningen har gjorts.

7. Behörig myndighet under en fördragsslutande parts regering äger rätt att granska lastdagboken ombord på varje fartyg på vilket denna bilaga äger tillämpning, medan fartyget befinner sig i någon av dess hamnar, och att taga avskrift av varje anteckning i boken och anmoda fartygets befälhavare att bestyrka avskriftens riktighet. Avskrift som av fartygets befälhavare bestyrkts vara en riktig avskrift av en anteckning i fartygets lastdagbok skall i varje rättssak kunna åberopas som bevis för de sakförhållanden som avses med anteckningen. Granskning av lastdagboken och tagande av bestyrkt avskrift med stöd av denna punkt skall av den behöriga myndigheten verkställas så snabbt som möjligt utan att otillbörlig försening orsakas fartyget.

Regel 10

Besiktningar

1. Fartyg på vilka föreskrifterna i denna bilaga är tillämpliga och som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk skall undergå nedan angivna besiktningar:

- a) En första besiktning innan fartyget sättes i trafik eller innan det certifikat som kräves enligt regel 11 i denna bilaga utfärdas första gången, vilken besiktning skall omfatta en fullständig besiktning av fartygets konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och material, allt i den utsträckning fartyget är underkastat föreskrifterna i denna bilaga. Denna besiktning syftar till att säkerställa att tillämpliga föreskrifter i denna bilaga fullständigt iakttagas.

- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed five years and which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) is extended as specified in Regulation 12(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
 - (c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed thirty months and which shall be such as to ensure that the equipment and associated pumps and piping systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. The survey shall be endorsed on the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) issued under Regulation 11 of this Annex.
- (2) Surveys of a ship with respect to the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the surveys.
- (3) After any survey of a ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material, covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings for the purpose of repair or maintenance.

Regulation 11

Issue of Certificate

- (1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship carrying noxious liquid substances which is engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention after survey of such ship in accordance with the provisions of Regulation 10 of this Annex.
- (2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by a person or organization duly authorized by it. In every case the Administration shall assume full responsibility for the Certificate.
- (3) (a) The Government of a Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and if satisfied that the provisions of this Annex are complied with shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship in accordance with this Annex.
- (b) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.
- (c) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under paragraph (1) of this Regulation.

- b) Periodiska besiktningar med mellantider som fastställs av administrationen, dock ej överstigande fem år, vilka besiktningar syftar till att säkerställa att fartygets konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och material helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga. Har giltighetstiden för det internationella föreningsskyddscertifikatet för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (1973) utsträckts med stöd av regel 12 punkt 2 eller 4 i denna bilaga, får dock mellantiden för periodiska besiktningar utsträckas i motsvarande mån.
- c) Mellanbesiktningar med mellantider som fastställs av administrationen, dock ej överstigande 30 månader, vilka besiktningar syftar till att säkerställa att utrustningen och tillhörande pump- och rörledningssystem helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga och är i funktionsdugligt skick. Intyg om besiktningen skall upptagas i det internationella föreningsskyddscertifikatet för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (1973) som utfärdats med stöd av regel 11 i denna bilaga.

2. Besiktningar av fartyg med avseende på iakttagandet av föreskrifterna i denna bilaga skall utföras av tjänstemän hos administrationen. Administrationen får dock anförtro besiktningarna antingen åt inspektörer, som utses för ändamålet, eller åt organisationer som godkänts av administrationen. Vederbörande administration svarar i varje fall helt för besiktningens fullständighet och effektivitet.

3. Sedan besiktning av fartyget enligt denna regel avslutats får ej utan administrationens medgivande göras väsentlig ändring i fråga om konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang och material som besiktningen omfattat, utom direkt utbyte av utrustning eller anordning i och för reparation eller underhåll.

Regel 11

Utfärdande av certifikat

1. Ett internationellt föreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (1973) skall utfärdas efter besiktning i enlighet med vad som föreskrives i regel 10 i denna bilaga för varje fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen, om fartyget användes för resor till hamnar eller utsjöterminaler under andra fördragsslutande parts jurisdiktion.
2. Sådant certifikat skall utfärdas antingen av administrationen eller av person eller organisation som i vederbörlig ordning bemyndigats därtill av administrationen. I varje fall åtager sig administrationen fullt ansvar för certifikatet.
3.
 - a) Fördragsslutande parts regering får på framställning av administrationen låta ett fartyg undergå besiktning och, om det befinner sig att föreskrifterna i denna bilaga är iaktagna, utfärda eller låta utfärda ett certifikat för fartyget enligt föreskrifterna i denna bilaga.
 - b) Avskrift av certifikatet och av besiktningssrapporten skall så snart som möjligt översändas till den administration som gjort framställningen.
 - c) Salunda utfärdat certifikat skall innehålla uppgift om att det har utfärdats på framställning av administrationen, och det skall äga samma giltighet och erhålla samma erkännande som certifikat som utfärdats med stöd av punkt 1 i denna regel.

- (d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

(4) The Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in a form corresponding to the model given in Appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 12

Duration of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or off-shore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the structure, equipment, fittings, arrangements and material required by this Annex without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fitting for the purpose of repair or maintenance or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 10(1)(c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

- d) Internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (1973) får ej utfärdas för ett fartyg som är berättigat att föra flaggan för en stat som ej är fördragsslutande part.

4. Certifikatet skall avfattas på ett officiellt språk i det land där det utfärdas och i en form som överensstämmer med formuläret i bihang V till denna bilaga. Är det använda språket varken engelska eller franska språket, skall texten innehålla en översättning till ettdera av dessa språk.

Regel 12

Certifikatets giltighetstid

1. Internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (1973) skall utfärdas med en av administrationen fastställd giltighetstid som ej får överstiga fem år från dagen för utfärdandet, med undantag för de fall som avses i punkterna 2 och 4 i denna regel.

2. Befinner sig ett fartyg vid tidpunkten för utgången av certifikatets giltighet ej i en hamn eller utsjöterminal under jurisdiktionen av den fördragsslutande part vars flagga fartyget är berättigat att föra, får certifikatets giltighet förlängas av administrationen. Sadan förlängning får dock medges endast för att fartyget skall kunna fullborda sin resa till det land vars flagga fartyget är berättigat att föra eller i vilket det skall besiktigas och endast i fall då åtgärden framstår som lämplig och skälig.

3. Giltighetstiden för ett certifikat får ej på detta sätt förlängas med mer än fem månader, och ett fartyg, för vilket sådan förlängning medgivits, äger ej på grund härav rätt att efter ankomsten till det land vars flagga det är berättigat att föra eller till den hamn där det skall besiktigas lämna hamnen eller staten utan att ha erhållit nytt certifikat.

4. Certifikat vars giltighet ej blivit förlängd med stöd av föreskrifterna i punkt 2 i denna regel får av administrationen ges förlängd giltighet med en respittid av högst en månad räknat från den i certifikatet angivna utgången av giltigheten.

5. Certifikatet skall upphöra att gälla, om väsentliga ändringar vidtagits utan administrationens medgivande i fråga om i denna bilaga föreskrivna konstruktiva delar, utrustning, anordningar, arrangemang eller material, med undantag för direkt utbyte av utrustning eller anordningar i och för reparation eller underhall, eller om mellanbesiktningar som föreskrivits av administrationen med stöd av regel 10 punkt 1 c) i denna bilaga ej utförts.

6. Certifikat som utfärdats för ett fartyg skall upphöra att gälla när fartyget övergår till annan stats flagga, utom i fall som avses i punkt 7 i denna regel.

7. Då fartyg övergår till annan fördragsslutande parts flagga skall certifikatet förbli giltigt under en tid av högst fem månader, förutsatt att giltighetstiden ej skulle ha utgått före slutet av denna tid, eller till dess administrationen utfärdat ett ersättningscertifikat, om detta sker tidigare. Så snart som möjligt efter övergången skall regeringen för den fördragsslutande part vars flagga fartyget tidigare var berättigat att föra till administrationen översända kopia av det certifikat fartyget innehade före övergången och, om möjligt, kopia av den tillämpliga besiktningrapporten.

Regulation 13

Requirements for Minimizing accidental Pollution

- (1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances in bulk which are subject to the provisions of this Annex shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.
- (2) Pursuant to the provisions of paragraph (1) of this Regulation, the Government of each Party shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and operation of such ships.
- (3) In respect of chemical tankers, the requirements referred to in paragraph (2) of this Regulation shall contain at least all the provisions given in the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization in Resolution A.212(VII) and as may be amended by the Organization, provided that the amendments to that Code are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention for amendment procedures to an Appendix to an Annex.

Regel 13*Föreskrifter för minimering av förorening på grund av olyckshändelse*

1. Utformningen, konstruktionen, utrustningen och handhavandet av fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk och som är underkastade föreskrifterna i denna bilaga skall vara av sådan beskaffenhet att okontrollerat utsläpp i havet av sådana ämnen begränsas så långt som möjligt.
2. I enlighet med vad som föreskrives i punkt 1 i denna regel skall varje fördragsslutande parts regering utfärda eller låta utfärda detaljerade föreskrifter rörande utformning, konstruktion, utrustning och handhavande av sådana fartyg.
3. I fråga om kemikalietankfartyg skall de föreskrifter som avses i punkt 2 i denna regel innehålla åtminstone alla de föreskrifter som är intagna i Anvisningarna för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk, antagna av organisationens församling genom resolution A.212 (VII), med de ändringar som kan göras av organisationen, förutsatt att ändringarna i anvisningarna antages och sättes i kraft enligt bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention om ändring i bihang till en bilaga.

Appendix IGUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

- Category A** Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLM less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
- Category B** Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
- Category C** Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
- Category D** Substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD₅₀ of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD₅₀ of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.
- Other Liquid Substances** (for the purposes of Regulation 4 of this Annex)
Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

Bihang IRIKTLINJER FÖR KATEGORISERING
AV SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN

- Kategori A** Ämnen som bioackumuleras och kan utgöra en risk för vattenlivet eller människors hälsa, eller som är i hög grad giftiga för vattenlivet (uttryckt genom riskgrad 4, definierad som en TLM på mindre än 1 ppm), och dessutom vissa ämnen som är måttligt giftiga för vattenlivet (uttryckt genom riskgrad 3, definierad som en TLM på 1 ppm eller mer, men mindre än 10 ppm) när särskild vikt fästes vid ytterligare faktorer i riskprofilen eller vid ämnets speciella egenskaper.
- Kategori B** Ämnen som bioackumuleras med en varaktighet av omkring en vecka eller mindre, eller som kan skämja födoämnen från havet, eller som är måttligt giftiga för vattenlivet (uttryckt genom riskgrad 3, definierad som en TLM på 1 ppm eller mer, men mindre än 10 ppm), och dessutom vissa ämnen som är i någon mån giftiga för vattenlivet (uttryckt genom riskgrad 2, definierad som en TLM på 10 ppm eller mer, men mindre än 100 ppm) när särskild vikt fästes vid ytterligare faktorer i riskprofilen eller vid ämnets speciella egenskaper.
- Kategori C** Ämnen som är i någon mån giftiga för vattenlivet (uttryckt genom riskgrad 2, definierad som en TLM på 10 ppm eller mer, men mindre än 100 ppm), och dessutom vissa ämnen som är praktiskt taget ogiftiga för vattenlivet (uttryckt genom riskgrad 1, definierad som en TLM på 100 ppm eller mer, men mindre än 1 000 ppm) när särskild vikt fästes vid ytterligare faktorer i riskprofilen eller vid ämnets speciella egenskaper.
- Kategori D** Ämnen som är praktiskt taget ogiftiga för vattenlivet (uttryckt genom riskgrad 1, definierad som en TLM på 100 ppm eller mer, men mindre än 1 000 ppm), eller som ger upphov till avlagringar som täcker havsbotten och har hög biokemisk syreförbrukning (BOD), eller som utgör en betydande risk för människors hälsa och vilkas LD_{50} är mindre än 5 mg/kg, eller som på grund av varaktighet, lukt eller giftiga eller retande egenskaper orsakar en måttlig minskning av skönhets- och rekreationsvärden och därigenom möjligen kan störa användningen av badstränder, eller som kan utgöra en måttlig risk för människors hälsa och vilkas LD_{50} är 5 mg/kg eller mer, men mindre än 50 mg/kg och som orsakar en mindre minskning av skönhets- och rekreationsvärden.

Andra flytande ämnen (som avses i regel 4 i denna bilaga)

Andra ämnen än de som upptagits i förenämnda kategorier A, B, C eller D.

Appendix II

LIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES
CARRIED IN BULK

Substance	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
			(Regulation 3 of Annex II)	(Regulation 5(1) of Annex II)
	I	II	III <i>Outside special areas</i>	IV <i>Within special areas</i>
Acetaldehyde	1089	C		
Acetic acid	1842	C		
Acetic anhydride	1715	C		
Acetone	1090	D		
Acetone cyanohydrin	1541	A	0.1	0.05
Acetyl chloride	1717	C		
Acrolein	1092	A	0.1	0.05
Acrylic acid*	-	C		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	-	D		
Alkylbenzene sulfonate (straight chain)	-	C		
(branched chain)		B		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	C		
Alum (15% solution)	-	D		
Aminetyletanolamin (Hydroxyethyl-ethylene- diamine)*	-	D		
Ammonia (28% aqueous)	1005	B		
iso-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl alcohol	-	D		
Aniline	1547	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Bihang II

FÖRTECKNING ÖVER SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN
SOM TRANSPORTERAS I BULK

Ämne	FN-nummer	Föreningskategori för driftutsläpp	Restkoncentration (i viktprocent)		
			(Regel 3 i bilaga II)	(Regel 5 punkt 1 i bilaga II)	(Regel 5 punkt 7 i bilaga II)
	I	II	III <i>Utanför specialområden</i>	IV <i>Inom specialområden</i>	
Acetaldehyd	1089	C			
Ättikssyra		C			
Ättikssyraanhydrid	5	C			
Aceton	1090	D			
Acetoncyanhydrin	1541	A	0,1		0,05
Acetylklorid	1717	C			
Akrolein	1092	A	0,1		0,05
Akrylsyra*	-	C			
Akrylonitril (vinylcyanid)	1093	B			
Adiponitril	-	D			
Alkylbensensulfonat (ABS)	-				
(rak kedja)		C			
(grenad kedja)		B			
Allylalkohol	1098	B			
Allylklorid	1100	C			
Alun (15 % lösning)	-	D			
Aminoetyletanolamin (hydroxietyletylen-diamin)*	-	D			
Ammoniak (28 % vattenlösning)	1005	B			
Isoamylacetat	1104	C			
n-Amylacetat	1104	C			
n-Amylalkohol	-	D			
Anilin	1547	C			

* Asterisk anger att ämnet har upptagits provisoriskt i förteckningen och att ytterligare uppgifter är nödvändiga för att slutföra utvärderingen av dess miljörisker, särskilt med avseende på levande tillgångar.

Substance	I	II	III	IV
Benzene	1114	C		
Benzyl alcohol	-	D		
Benzyl chloride	1738	B		
n-Butyl acetate	1123	D		
sec-Butyl acetate	1124	D		
n-Butyl acrylate	-	D		
Butyl butyrate*	-	B		
Butylene glycol(s)	-	D		
Butyl methacrylate	-	D		
n-Butyraldehyde	1129	B		
Butyric acid	-	B		
Calcium hydroxide (solution)	-	D		
Camphor oil	1130	B		
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	1846	B		
Caustic potash (Potassium hydroxide)	1814	C		
Chloroacetic acid	1750	C		
Chloroform	1888	B		
Chlorohydrins (crude)*	-	D		
Chloroprene*	1991	C		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
para-Chlorotoluene	-	B		
Citric acid (10%-25%)	-	D		
Creosote	1334	A	0.1	0.05
Cresols	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cumene	1918	C		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexanol	-	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine*	-	D		
para-Cymene (Isopropyltoluene)*	2046	D		
Decahydronaphthalene	1147	D		
Decane*	-	D		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Ämne	I	II	III	IV
Bensen	1114	C		
Bensylalkohol	--	D		
Bensylklorid	1738	B		
n-Butylacetat	1123	D		
s-Butylacetat	1124	D		
n-Butylakrylat	--	D		
Butylbutyrat*	--	B		
Butylenglykol	--	D		
Butylmetakrylat	--	D		
n-Butyraldehyd (n-butanal)	1129	B		
Smörsyra	--	B		
Kalciumhydroxid (lösning)	--	D		
Kamferolja	1130	B		
Koldisulfid	1131	A	0,01	0,005
Koltetraklorid	1846	B		
Kaliumhydroxid	1814	C		
Klorättiksyra	1750	C		
Kloroform	1888	B		
Klorhydriner (oförädlade)*	--	D		
Kloropren*	1991	C		
Klorsulfonsyra	1754	C		
p-Klortoluen	--	B		
Citronsyra (10--25 %)	--	D		
Kreosot	1334	A	0,1	0,05
Kresoler	2076	A	0,1	0,05
Kresylsyra (blandade fenoler)	2022	A	0,1	0,05
Krotonaldehyd	1143	B		
Kumen (isopropylbensen)	1918	C		
Cyklohexan	1145	C		
Cyklohexanol	--	D		
Cyklohexanon	1915	D		
Cyklohexylamin (aminocyklohexan)*	--	D		
p-Cymen (p-isopropyltoluen)*	2046	D		
Dekahydronaftalen	1147	D		
Dekan*	--	D		

* Asterisk anger att ämnet har upptagits provisoriskt i förteckningen och att ytterligare uppgifter är nödvändiga för att slutföra utvärderingen av dess miljörisker, särskilt med avseende på levande tillgångar.

Substance	I	II	III	IV
Diacetone alcohol*	1148	D		
Dibenzyl ether*	-	C		
Dichlorobenzenes	1591	A	0.1	0.05
Dichloroethyl ether	1916	B		
Dichloropropene - Dichloropropane mixture (D.D. Soil fumigant)	2047	B		
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzene (mixed isomers)	2049	C		
Diethyl ether	1155	D		
Diethylenetriamine*	2079	C		
Diethylene glycol monoethyl ether	-	C		
Diethylketone (3-Pentanone)	1156	D		
Diisobutylene*	2050	D		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisopropanolamine	-	C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropyl ether*	1159	D		
Dimethylamine (40% aqueous)	1160	C		
Dimethylethanolamine (2-Dimethylamino- ethanol)*	2051	C		
Dimethylformamide	-	D		
1,4-Dioxane*	1165	C		
Diphenyl/Diphenyloxyde, mixtures*	-	D		
Dodecylbenzene	-	C		
Epichlorohydrin	2023	B		
2-Ethoxyethyl acetate*	1172	D		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acrylate	1917	D		
Ethyl amyl ketone*	-	C		
Ethylbenzene	1175	C		
Ethyl cyclohexane	-	D		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Ämne	I	II	III	IV
Diacetonalkohol*	1148	D		
Dibensyleter*	—	C		
Diklorbensener	1591	A	0,1	0,05
Dikloretyleter	1916	B		
Diklorpropen- diklorpropan, blandning	2047	B		
Dietylamin	1154	C		
Dietylbensen (blandade isomerer)	2049	C		
Dietyleter (eter)	1155	D		
Dietylentriamin*	2079	C		
Dietylglykolmonoetyleter	—	C		
Dietylketon (3-pentanon)	1156	D		
Diisobutylen (diisobuten)*	2050	D		
Diisobutylketon	1157	D		
Diisopropanolamin (DIPA)	—	C		
Diisopropylamin	1158	C		
Diisopropyleter (isopropyleter)*	1159	D		
Dimetylamin (DMA) (40 % vattenlösning)	1160	C		
Dimetyletanolamin (2-dimetylaminoetanol)*	2051	C		
Dimetylformamid (DMF)	—	D		
1,4-Dioxan*	1165	C		
Bifenyl/bifenyloxid, blandningar*	—	D		
Dodekylbensen (dodecylbensen)	—	C		
Epiklorhydrin	2023	B		
2-Etoxyetylacetat*	1172	D		
Etylacetat	1173	D		
Etylakrylat	1917	D		
Etylamylketon (EAK)*	—	C		
Etylbensen	1175	C		
Etylcyklohexan	—	D		

* Asterisk anger att ämnet har upptagits provisoriskt i förteckningen och att ytterligare uppgifter är nödvändiga för att slutföra utvärderingen av dess miljörisker, särskilt med avseende på levande tillgångar.

Substance	I	II	III	IV
Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol)	1135	D		
Ethylene cyanohydrin*	-	D		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol monoethyl ether (Methyl cellosolve)	1171	D		
2-Ethylhexyl acrylate*	-	D		
2-Ethylhexyl alcohol	-	C		
Ethyl lactate*	1192	D		
2-Ethyl 3-propyl- acrolein*	-	B		
Formaldehyde (37-50% solution)	1198	C		
Formic acid	1779	D		
Furfuryl alcohol	-	C		
Heptanoic acid*	-	D		
Hexamethylenediamine*	1783	C		
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrofluoric acid (40% aqueous)	1790	B		
Hydrogen peroxide (greater than 60%)	2015	C		
Isobutyl acrylate	-	D		
Isobutyl alcohol	1212	D		
Isobutyl methacrylate	-	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isooctane*	-	D		
Isopentane	-	D		
Isophorone	-	D		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropyl cyclohexane	-	D		
Isoprene	1218	D		
Lactic acid	-	D		
Mesityl oxide*	1229	C		
Methyl acetate	1231	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamyl alcohol	-	D		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Ämne	I	II	III	IV
Etylenklorhydrin (2-kloretanol)	1135	D		
Etylencyanhydrin*	—	D		
Etylendiamin	1604	C		
Etylendibromid	1605	B		
Etylendiklorid	1184	B		
Etylenglykolmonoetyleter (etylcellosolv)	1171	D		
2-Etylhexylakrylat*	—	D		
2-Etylhexylalkohol (2-etylhexanol)	—	C		
Etyllaktat*	1192	D		
2-Etyl-3-propylakrolein*	—	B		
Formaldehyd (37–50 % lösning) (formalin)	1198	C		
Myrsyra	1779	D		
Furfurylalkohol	—	C		
Heptansyra*	—	D		
Hexametylendiamin*	1783	C		
Saltsyra	1789	D		
Fluorvätesyra (40 % vattenlösning)	1790	B		
Väteperoxid (mer än 60 %)	2015	C		
Isobutylakrylat	—	D		
Isobutylalkohol	1212	D		
Isobutylmetakrylat	—	D		
Isobutyraldehyd (isobutylaldehyd)	2045	C		
Isooktan*	—	D		
Isopentan	—	D		
Isoforon	—	D		
Isopropylamin	1221	C		
Isopropylcyklohexan	—	D		
Isopren	1218	D		
Mjölksyra	—	D		
Mesityloxid*	1229	C		
Metylacetat	1231	D		
Metylakrylat	1919	C		
Metylamylalkohol (MIBC)	—	D		

* Asterisk anger att ämnet har upptagits provisoriskt i förteckningen och att ytterligare uppgifter är nödvändiga för att slutföra utvärderingen av dess miljörisiker, särskilt med avseende på levande tillgångar.

Substance	I	II	III	IV
Methylene chloride	1593	B		
2-Methyl-5-Ethyl-pyridine*	-	B		
Methyl methacrylate	1247	D		
2-Methylpentene*	-	D		
alpha-Methylstyrene*	-	D		
Monochlorobenzene	1134	B		
Monoethanolamine	-	D		
Monoisopropanolamine	-	C		
Monomethyl ethanolamine	-	C		
Mononitrobenzene	-	C		
Monoisopropylamine	-	C		
Morpholine*	2054	C		
Naphthalene (molten)	1334	A	0.1	0.05
Naphthenic acids*	-	A	0.1	0.05
Nitric acid (90%)	2031/ 2032	C		
2-Nitropropane	-	D		
ortho-Nitrotoluene	1664	C		
Nonyl alcohol*	-	C		
Nonylphenol	-	C		
n-Octanol	-	C		
Oleum	1831	C		
Oxalic acid (10-25%)	-	D		
Pentachloroethane	1669	B		
n-Pentane	1265	C		
Perchloroethylene (Tetrachloroethylene)	1897	B		
Phenol	1671	B		
Phosphoric acid	1805	D		
Phosphorus (elemental)	1338	A	0.01	0.005
Phthalic anhydride (molten)	-	C		
beta-Propiolactone*	-	B		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionic acid	1848	D		
Propionic anhydride	-	D		
n-Propyl acetate*	1276	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Ämne	I	II	III	IV
Metylenklorid (diklormetan)	1593	B		
2-Metyl-5-etylpyridin (MEP)*	—	B		
Metylmetakrylat	1247	D		
2-Metylpenten*	—	D		
α-Metylstyren*	—	D		
Monoklorbensen (klorbensen)	1134	B		
Monoetanolamin (MEA) (etanolamin)	—	D		
Monoisopropanolamin (MIPA) (isopropanolamin)	—	C		
Monometyletanolamin	—	C		
Mononitrobensen (nitrobensen)	—	C		
Monoisopropylamin	—	C		
Morfolin*	2054	C		
Naftalen (smält)	1334	A	0,1	0,05
Naftensyror*	—	A	0,1	0,05
Salpetersyra (90 %)	2031/ 2032	C		
2-Nitropropan	—	D		
o-Nitrotoluen	1664	C		
Nonylalkohol*	—	C		
Nonylfenol	—	C		
n-Oktanol (n-oktyalkohol)	—	C		
Oleum	1831	C		
Oxalsyra (10–25 %)	—	D		
Pentaklorethan	1669	B		
n-Pentan	1265	C		
Perkloretylen (tetrakloretylen)	1897	B		
Fenol	1671	B		
Fosforsyra	1805	D		
Fosfor (grundämnet)	1338	A	0,01	0,005
Ftalsyraanhydrid (smält)	—	C		
β-Propiolakton (BPL)*	—	B		
Propionaldehyd	1275	D		
Propionsyra	1848	D		
Propionsyraanhydrid	—	D		
n-Propylacetat*	1276	C		

* Asterisk anger att ämnet har upptagits provisoriskt i förteckningen och att ytterligare uppgifter är nödvändiga för att slutföra utvärderingen av dess miljörisker, särskilt med avseende på levande tillgångar.

Substance	I	II	III	IV
n-Propyl alcohol	1274	D		
n-Propylamine	1277	C		
Pyridine	1282	B		
Silicon tetrachloride	1818	D		
Sodium bichromate (solution)	-	C		
Sodium hydroxide	1824	C		
Sodium pentachloro- phenate (solution)	-	A	0.1	0.05
Styrene monomer	2055	C		
Sulphuric acid	1830/ 1831/ 1832	C		
Tallow	-	D		
Tetraethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene	1540	C		
Tetramethylbenzene	-	D		
Tetramethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluene diisocyanate*	2078	B		
Trichloroethane	-	C		
Trichloroethylene	1710	B		
Triethanolamine	-	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzene*	-	C		
Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate)*	-	B		
Turpentine (wood)	1299	B		
Vinyl acetate	1301	C		
Vinylidene chloride*	1303	B		
Xylenes (mixed isomers)	1307	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Ämne	I	II	III	IV
n-Propylalkohol	1274	D		
n-Propylamin	1277	C		
Pyridin	1282	B		
Kiseltetraklorid (tetraklorsilan)	1818	D		
Natriumdikromat (lösning)	—	C		
Natriumhydroxid	1824	C		
Natriumpentaklorfenat (natriumpentaklorfenoxid) (lösning)	—	A	0,1	0,05
Styren (monomer)	2055	C		
Svavelsyra	1830/ 1831/ 1832	C		
Talg	—	D		
Tetraetylbley (TEL)	1649	A	0,1	0,05
Tetrahydrofuran (THF)	2056	D		
Tetrahydronaftalen	1540	C		
Tetrametylbenzen	—	D		
Tetrametylbley (TML)	1649	A	0,1	0,05
Titantetraklorid (titanklorid)	1838	D		
Toluen (toluol)	1294	C		
Toluendiisocyanat*	2078	B		
Trikloretan	—	C		
Trikloretylen	1710	B		
Trietanolamin (TEA)	—	D		
Trietylamin	1296	C		
Trimetylbenzen*	—	C		
Tritolylfosfat (TCP) (trikresylfosfat)*	—	B		
Terpentin (trä)	1299	B		
Vinylacetat	1301	C		
Vinylidenklorid*	1303	B		
Xylen (blandade isomerer)	1307	C		

* Asterisk anger att ämnet har upptagits provisoriskt i förteckningen och att ytterligare uppgifter är nödvändiga för att slutföra utvärderingen av dess miljörisker, särskilt med avseende på levande tillgångar.

Appendix III

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Acetonitrile (Methyl cyanide)	Olive Oil
tert-Amyl alcohol	Polypropylene glycol
n-Butyl alcohol	iso-Propyl acetate
Butyrolactone	iso-Propyl alcohol
Calcium chloride (solution)	Propylene glycol
Castor oil	Propylene oxide
Citric juices	Propylene tetramer
Coconut oil	Propylene trimer
Cod liver oil	Sorbitol
iso-Decyl alcohol	Sulphur (liquid)
n-Decyl alcohol	Tridecanol
Decyl octyl alcohol	Triethylene glycol
Dibutyl ether	Triethylenetetramine
Diethanolamine	Tripropylene glycol
Diethylene glycol	Water
Dipentene	Wine
Dipropylene glycol	
Ethyl alcohol	
Ethylene glycol	
Fatty alcohols (C ₁₂ -C ₂₀)	
Glycerine	
n-Heptane	
Heptene (mixed isomers)	
n-Hexane	
Ligroin	
Methyl alcohol	
Methylamyl acetate	
Methyl ethyl ketone (2-butanone)	
Milk	
Molasses	

Bihang III

FÖRTECKNING ÖVER ANDRA FLYTANDE ÄMNEN SOM TRANSPORTERAS I BULK

Acetonitril (metylcyanid)	Olivolja
t-Amylalkohol	Polypropylenglykol
n-Butylalkohol	Isopropylacetat
Butyrolakton	Isopropylalkohol
Kalciumklorid (lösning)	Propylenglykol
Ricinolja	Propylenoxid
Citronsaft	Propylen tetramer
Kokosolja	Propylen trimer
Fiskleverolja	Sorbitol
Isodekanol (isodekylalkohol)	Svavel (lösning)
n-Dekanol (n-dekylalkohol)	Tridekanol
Dekyloktylalkohol	Trietylglykol
Dibutyleter	Trietylentetramin
Dietanolamin	Tripropylenglykol
Dietylglykol	Vatten
Dipenten	Vin
Dipropylenglykol	
Etylalkohol	
Etylglykol	
Fettalkoholer (C ₁₂ –C ₂₀)	
Glycerin	
n-Heptan	
Hepten (blandade isomerer)	
n-Hexan	
Ligroin	
Metylalkohol	
Metylamylacetat	
Metyletylketon (2-butanon)	
Mjök	
Melass	

Appendix IV**CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK**

Name of ship.....

Cargo carrying capacity of
each tank in cubic metres

Voyage from to

(a) Loading of cargo

1. Date and place of loading
2. Name and category of cargo(es) loaded
3. Identity of tank(s) loaded

(b) Transfer of cargo

4. Date of transfer
5. Identity of tank(s) (i) From
(ii) To
6. Was(were) tank(s) in 5(i) emptied?
7. If not, quantity remaining

(c) Unloading of cargo

8. Date and place of unloading
9. Identity of tank(s) unloaded
10. Was(were) tank(s) emptied?
11. If not, quantity remaining in tank(s)
12. Is(are) tank(s) to be cleaned?
13. Amount transferred to slop tank
14. Identity of slop tank

(d) Ballasting of cargo tanks

15. Identity of tank(s) ballasted
16. Date and position of ship at start of ballasting

..... Signature of Master

Bihang IVLASTDAGBOK FÖR FARTYG SOM TRANSPORTERAR
SKADLIGA FLYTANDE ÄMNINGAR I BULK

Fartygets namn

Varje tanks lastkapacitet
i kubikmeter

Resa från till

a) Intag av last

1. Dag och plats för lastning
2. Namn på och kategori
av intagen last
3. Lastade tankens(arnas)
identitetsbeteckning(ar)

b) Omdisponering av last

4. Dag för omdisponering
5. Tankens(arnas) 1) Från
identitetsbeteckning(ar) 2) Till
6. Blev tanken(arna) under 5. 1) tömd(a)?
7. Om ej, ange återstående mängd.

c) Lossning av last

8. Dag och plats för lossning
9. Lossade tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)
10. Blev tanken(arna) tömd(a)?
11. Om ej, ange återstående mängd i tanken(arna).
12. Skall tanken(arna) rengöras?
13. Mängd som överförts till sloptank
14. Sloptanks identitetsbeteckning

d) Barlastning av lasttankar

15. Barlastade tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)
16. Dag och fartygets position
vid barlastningens början

..... Befälhavarens underskrift

(e) **Cleaning of cargo tanks**

Category A substances

- 17. Identity of tank(s) cleaned
- 18. Date and location of cleaning
- 19. Method(s) of cleaning
- 20. Location of reception facility used
- 21. Concentration of effluent when discharge to reception facility stopped
- 22. Quantity remaining in tank
- 23. Procedure and amount of water introduced into tank in final cleaning
- 24. Location, date of discharge into sea
- 25. Procedure and equipment used in discharge into the sea

Category B, C and D substances

- 26. Washing procedure used
- 27. Quantity of water used
- 28. Date, location of discharge into sea
- 29. Procedure and equipment used in discharge into the sea

(f) **Transfer of dirty ballast water**

- 30. Identity of tank(s)
- 31. Date and position of ship at start of discharge into sea
- 32. Date and position of ship at finish of discharge into sea
- 33. Ship's speed(s) during discharge
- 34. Quantity discharged into sea
- 35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))
- 36. Date and port of discharge to shore reception facilities (if applicable)

..... Signature of Master

e) Rengöring av lasttankar

Ämnen av kategori A

17. Rengjorda tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)
18. Dag och fartygets position vid rengöring
19. Rengöringsmetod(er)
20. Belägenhet av mottagningsanordning som anlitats
21. Koncentration i utflöde när avlämnande till mottagningsanordning avslutats
22. Återstående mängd i tank
23. Metod för avslutande rengöring och mängd vatten som därvid tillförts tank
24. Position vid och dag för utsläpp i havet
25. Metod och utrustning som använts vid utsläpp i havet

Ämnen av kategori B, C och D

26. Använd renspolningsmetod
27. Använd mängd vatten
28. Dag för och fartygets position vid utsläpp i havet
29. Metod och utrustning som använts vid utsläpp i havet

f) Överföring av förorenad barlast

30. Tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)
31. Dag och fartygets position när utsläpp i havet påbörjats
32. Dag och fartygets position när utsläpp i havet avslutats
33. Fartygets fart(er) under utsläppet
34. Mängd som har släppts ut i havet
35. Mängd förorenat vatten som överförts till sloptank(ar) (sloptankens(arnas) identitetsbeteckning(ar) anges)
36. Dag och hamn för avlämnande till mottagningsanordningar i land (om tillämpligt)

..... Befälhavarens underskrift

(g) Transfer from slop tank/disposal of residue

- 37. Identity of slop tank(s)
- 38. Quantity disposed from each tank
- 39. Method of disposal of residue:
 - (a) Reception facilities
 - (b) Mixed with cargo
 - (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s))
 - (d) Other method
- 40. Date and port of disposal of residue

(h) Accidental or other exceptional discharge

- 41. Date and time of occurrence
- 42. Place or position of ship at time of occurrence
- 43. Approximate quantity, name and category of substance
- 44. Circumstances of discharge or escape and general remarks.

..... Signature of Master

g) Överföring från sloptank/bortskaffande av rester

37. Sloptankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)
38. Mängd som bortskaffats från varje tank
39. Metod för bortskaffande av rester:
 - a) mottagningsanordningar
 - b) blandning med last
 - c) överföring till annan (andra) tank(ar)
(tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar) anges)
 - d) annan metod
40. Dag och hamn för bortskaffande av rester

h) Utsläpp till följd av olyckshändelse eller annan oförutsedd omständighet

41. Dag och tidpunkt för händelsen
42. Fartygets uppehållsort eller position vid tidpunkten för händelsen
43. Ämnets ungefärliga mängd, benämning och kategori
44. Omständigheter vid utsläppet eller utflödet och allmänna anmärkningar

..... Befälhavarens underskrift

Appendix V

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE
CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK (1973)

(Note: This Certificate shall be supplemented in the case of a chemical tanker by the certificate required pursuant to the provisions of Regulation 13(3) of Annex II of the Convention)

(Official Seal)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the authority of the Government of

.....
(full official designation of the country)

by
(full official designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

Bihang V

FORMULÄR FÖR CERTIFIKAT

INTERNATIONELLT FÖRORENINGSSKYDDSCERTIFIKAT FÖR TRANSPORT
AV SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN I BULK (1973)

(Anmärkning: Detta certifikat skall i fråga om kemikalietankfartyg kompletteras med det certifikat som kräves enligt föreskrifterna i regel 13 punkt 3 i bilaga II till konventionen)

(Officiellt sigill)

Utfärdat enligt föreskrifterna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(landets fullständiga namn)

av
(fullständigt namn på behörig person eller organisation som bemyndigats enligt föreskrifterna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg)

Fartygets namn	Registreringsnummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto-dräktighet

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Annex II of the Convention.
2. That the survey showed that the design, construction and equipment of the ship are such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of noxious liquid substances.
3. That the following arrangements and procedures have been approved by the Administration in connexion with the implementation of Regulation 5 of Annex II of the Convention:

.....

(Continued on the annexed signed and dated sheet(s))

.....

This certificate is valid until,
subject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at.....
(place of issue of Certificate)

..... 19 ..
*(Signature of duly authorized official
issuing the Certificate)*

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

DET INTYGAS

1. att fartyget har besiktigats enligt föreskrifterna i regel 10 i bilaga II till konventionen,
2. att besiktningen har visat att fartygets utformning, konstruktion och utrustning är sådan att okontrollerat utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen begränsas så långt som möjligt,
3. att följande anordningar och metoder har godkänts av administrationen i samband med tillämpningen av regel 5 i bilaga II till konventionen:

.....
 (Fortsättning, se bifogade undertecknade och dagtecknade tilläggsblad)

.....
 Detta certifikat gäller till
 under förutsättning att fartyget undergår mellanbesiktning(ar) med mellantider av

Utfärdat i
 (plats där certifikatet utfärdats)

..... 19 ..
 (Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman som utfärdat certifikatet)

(Den utfärdande myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Intermediate surveys

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10(1)(c) of Annex II of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 12(2) and (4) of Annex II of the Convention the validity of this Certificate is extended until

.....

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Mellanbesiktningar

Det intygas att vid mellanbesiktning som avses i regel 10 punkt 1 c) i bilaga II till konventionen detta fartyg och dess tillstånd befunnits uppfylla tillämpliga föreskrifter i konventionen.

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Med stöd av föreskrifterna i regel 12 punkterna 2 och 4 i bilaga II till konventionen har certifikatets giltighet förlängts till

.....

Underskrift
(Underskrift av vederbörligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS

Regulation 1

Application

- (1) Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.
- (2) Such carriage of harmful substances is prohibited except in accordance with the provisions of this Annex.
- (3) To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification, for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.
- (4) For the purpose of this Annex, empty receptacles, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is hazardous to the marine environment.

Regulation 2

Packaging

Packagings, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment having regard to their specific contents.

Regulation 3

Marking and Labelling

Packages, whether shipped individually or in units or in freight containers, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons containing a harmful substance, shall be durably marked with the correct technical name (trade names shall not be used as the correct technical name), and further marked with a distinctive label or stencil of label, indicating that the contents are harmful. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example by the use of the United Nations number.

BILAGA III

**REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM SKADLIGA ÄMNEN
SOM TRANSPORTERAS TILL SJÖSS I FÖRPACKAD FORM ELLER I
FRAKTCONTAINER, FLYTTBARA TANKAR ELLER LANDSVÄGS- OCH
JÄRNVÄGSTANKVAGNAR**

Regel 1

Tillämpningsområde

1. Om annat ej uttryckligen anges skall reglerna i denna bilaga äga tillämpning på alla fartyg som transporterar skadliga ämnen i förpackad form eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar.
2. Sådan transport av skadliga ämnen är förbjuden, om den ej sker i enlighet med föreskrifterna i denna bilaga.
3. I syfte att komplettera föreskrifterna i denna bilaga skall varje fördragsslutande parts regering utfärda eller låta utfärda detaljerade föreskrifter om förpackning, märkning och etikettering, dokumentation, stuvning, kvantitetsbegränsningar, undantag och underrättelser för att förhindra eller så långt som möjligt begränsa förorening av den marina miljön genom skadliga ämnen.
4. Vid tillämpningen av denna bilaga skall tomma förpackningar, fraktcontainer, flyttbara tankar och landsvägs- och järnvägstankvagnar som använts tidigare för transport av skadliga ämnen själva behandlas som skadliga ämnen, om ej lämpliga försiktighetsåtgärder vidtagits för att säkerställa att de ej innehåller någon rest som är skadlig för den marina miljön.

Regel 2

Förpackning

Förpackningar, fraktcontainer, flyttbara tankar och landsvägs- och järnvägstankvagnar skall vara lämpliga med hänsyn till sitt särskilda innehåll för att så långt som möjligt begränsa risken för den marina miljön.

Regel 3

Märkning och etikettering

Kollin, vare sig de skeppas för sig eller i enheter eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar, som innehåller ett skadligt ämne skall vara varaktigt märkta med den korrekta tekniska benämningen (handelsnamn skall ej användas som korrekt teknisk benämning) och skall vidare vara märkta med en tydlig etikett eller med ett schablonmålade märke som anger att innehållet är skadligt. Denna märkning skall, när det är möjligt, kompletteras på annat sätt, t. ex. genom användande av Förenta nationernas nummer.

Regulation 4

Documentation

- (1) In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of the substances shall be used (trade names shall not be used).
- (2) The shipping documents supplied by the shipper shall include a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.
- (3) Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of all harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded.
- (4) In a case where the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea in force, the documents required for the purpose of this Annex may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and other harmful substances.

Regulation 5

Stowage

Harmful substances shall be both properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of ship and persons on board.

Regulation 6

Quantity Limitations

Certain harmful substances which are very hazardous to the marine environment may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship as well as the packaging and the inherent nature of the substance.

Regulation 7

Exceptions

- (1) Discharge by jettisoning of harmful substances carried in packaged forms, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons shall be prohibited except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

Regel 4*Dokumentation*

1. I alla handlingar som avser transport av skadliga ämnen till sjöss där sådana ämnen nämnes skall ämnenas korrekta tekniska benämning användas (handelsnamn skall ej användas).
2. De skeppningshandlingar som tillhandahålles av avsändaren skall innefatta ett intyg eller en förklaring att den skeppslast som skall transporteras är lämpligt förpackad, märkt och etiketterad och i lämpligt skick för transport så att risken för den marina miljön begränsas så långt som möjligt.
3. Varje fartyg som transporterar skadliga ämnen skall inneha en särskild förteckning eller ett särskilt manifest som upptar de skadliga ämnen som finns ombord och deras placering. En detaljerad stuvningsplan som anger placering av alla skadliga ämnen ombord får användas i stället för särskild förteckning eller särskilt manifest. Kopior av sådana dokument skall också behållas i land av fartygets ägare eller hans representant till dess de skadliga ämnena har lossats.
4. I fall då på fartyget finns en särskild förteckning eller ett särskilt manifest eller en detaljerad stuvningsplan som kräves för transport av farligt gods enligt gällande internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss får de handlingar som kräves enligt denna bilaga kombineras med dem som avser farligt gods. Har handlingarna kombinerats, skall tydlig åtskillnad göras mellan farligt gods och andra skadliga ämnen.

Regel 5*Stuvning*

Skadliga ämnen skall både stuvas och säkras på lämpligt sätt, så att riskerna för den marina miljön begränsas så långt som möjligt utan att säkerheten för fartyget och personer ombord försämrats.

Regel 6*Kvantitetsbegränsningar*

I fråga om vissa skadliga ämnen som innebär mycket stora risker för den marina miljön kan det av välgrundade vetenskapliga och tekniska skäl vara nödvändigt att förbjuda transport eller att begränsa de mängder av dessa ämnen som får transporteras på ett fartyg. Vid kvantitetsbegränsning skall vederbörlig hänsyn tagas till fartygets storlek, konstruktion och utrustning liksom till ämnets förpackning och särskilda egenskaper.

Regel 7*Undantag*

1. Utsläpp av skadliga ämnen som transporteras i förpackad form, fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar genom överbordlämpning skall vara förbjudet utom när det är nödvändigt för att trygga fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss.

(2) Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8

Notification

With respect to certain harmful substances, as may be designated by the Government of a Party to the Convention, the master or owner of the ship or his representative shall notify the appropriate port authority of the intent to load or unload such substances at least 24 hours prior to such action.

2. Lämpliga åtgärder, som grundas på skadliga ämnens fysiska, kemiska och biologiska egenskaper, skall med beaktande av föreskrifterna i denna konvention vidtagas för att reglera spolning överbord av läckage, förutsatt att sådana åtgärder ej försämrar säkerheten för fartyg och personer ombord.

Regel 8

Underrättelser

I fråga om vissa skadliga ämnen, enligt vad som kan bli bestämt av fördragsslutande parts regering, skall fartygets befälhavare eller ägare eller dennes representant underrätta vederbörande hamnmyndighet om avsikten att lasta eller lossa sådana ämnen minst 24 timmar före sådan åtgärd.

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of the present Annex:

- (1) "New ship" means a ship:
 - (a) for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or
 - (b) the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.
- (2) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (3) "Sewage" means:
 - (a) drainage and other wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;
 - (b) drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
 - (c) drainage from spaces containing living animals; or
 - (d) other waste waters when mixed with the drainages defined above.
- (4) "Holding tank" means a tank used for the collection and storage of sewage.
- (5) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude $11^{\circ} 00'$ South, longitude $142^{\circ} 08'$ East to a point in
 latitude $10^{\circ} 35'$ South,
 longitude $141^{\circ} 55'$ East — thence to a point latitude $10^{\circ} 00'$ South,
 longitude $142^{\circ} 00'$ East, thence to a point latitude $9^{\circ} 10'$ South,
 longitude $143^{\circ} 52'$ East, thence to a point latitude $9^{\circ} 00'$ South,
 longitude $144^{\circ} 30'$ East, thence to a point latitude $13^{\circ} 00'$ South,
 longitude $144^{\circ} 00'$ East, thence to a point latitude $15^{\circ} 00'$ South,
 longitude $146^{\circ} 00'$ East, thence to a point latitude $18^{\circ} 00'$ South,
 longitude $147^{\circ} 00'$ East, thence to a point latitude $21^{\circ} 00'$ South,
 longitude $153^{\circ} 00'$ East, thence to a point on the coast of Australia
 in latitude $24^{\circ} 42'$ South, longitude $153^{\circ} 15'$ East.

BILAGA IV

REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM
TOALETTAVFALL FRÅN FARTYG

Regel 1

Definitioner

I denna bilaga skall

1. med "nytt fartyg" förstås fartyg
 - a) för vilket byggnadskontraktet tecknas eller, när byggnadskontrakt ej finns, vars köl sträckes eller som befinner sig på motsvarande byggnadsstadium på eller efter dagen för denna bilagas ikraftträdande, eller
 - b) som levereras minst tre år efter denna bilagas ikraftträdande,
2. med "existerande fartyg" förstås fartyg som ej är ett nytt fartyg,
3. med "toalettavfall" förstås
 - a) avlopp och annat avfall från varje form av toalett, urinoar och spygatt i toalettrum,
 - b) avlopp från sjukvårdslokaler (apotek, sjukhytt etc.) via tvättställ, badkar och spygatt i sådana lokaler,
 - c) avlopp från utrymme som innehåller levande djur, eller
 - d) annat spillvatten som är blandat med avlopp som anges i det föregående,
4. med "uppsamlingstank" förstås en tank som användes för att samla och magasinera toalettavfall,
5. "närmaste land". Uttrycket "från närmaste land" betyder från den baslinje från vilken territorialhavet för ifrågavarande stats territorium räknas enligt internationell rätt, med undantag av att avstånd "från närmaste land" vid Australiens nordostkust vid tillämpning av denna konvention räknas från en linje dragen från en punkt på Australiens kust

latitud 11°00' syd, longitud 142°08' ost till en punkt latitud 10°35' syd,
 longitud 141°55' ost – därifrån till en punkt latitud 10°00' syd,
 longitud 142°00' ost, därifrån till en punkt latitud 9°10' syd,
 longitud 143°52' ost, därifrån till en punkt latitud 9°00' syd,
 longitud 144°30' ost, därifrån till en punkt latitud 13°00' syd,
 longitud 144°00' ost, därifrån till en punkt latitud 15°00' syd,
 longitud 146°00' ost, därifrån till en punkt latitud 18°00' syd,
 longitud 147°00' ost, därifrån till en punkt latitud 21°00' syd,
 longitud 153°00' ost, därifrån till en punkt på Australiens kust
 latitud 24°42' syd, longitud 153° 15' ost.

Regulation 2*Application*

The provisions of this Annex shall apply to:

- (a)
 - (i) new ships of 200 tons gross tonnage and above;
 - (ii) new ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;
 - (iii) new ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons; and
- (b)
 - (i) existing ships of 200 tons gross tonnage and above, 10 years after the date of entry into force of this Annex;
 - (ii) existing ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex; and
 - (iii) existing ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex.

Regulation 3*Surveys*

(1) Every ship which is required to comply with the provisions of this Annex and which is engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention shall be subject to the surveys specified below:

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 4 of this Annex is issued for the first time, which shall include a survey of the ship which shall be such as to ensure:
 - (i) when the ship is equipped with a sewage treatment plant the plant shall meet operational requirements based on standards and the test methods developed by the Organization;
 - (ii) when the ship is fitted with a system to comminute and disinfect the sewage, such a system shall be of a type approved by the Administration;
 - (iii) when the ship is equipped with a holding tank the capacity of such tank shall be to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall have a means to indicate visually the amount of its contents; and
 - (iv) that the ship is equipped with a pipeline leading to the exterior convenient for the discharge of sewage to a reception facility and that such a pipeline is fitted with a standard shore connection in compliance with Regulation 11 of this Annex.

Regel 2*Tillämpningsområde*

Föreskrifterna i denna bilaga skall äga tillämpning på

- a) 1) nya fartyg med en bruttodräktighet av minst 200 registerton,
- 2) nya fartyg med en bruttodräktighet av mindre än 200 registerton som är godkända för transport av mer än tio personer,
- 3) nya fartyg för vilka bruttodräktighet ej fastställts och som är godkända för transport av mer än tio personer,
- b) 1) existerande fartyg med en bruttodräktighet av minst 200 registerton, tio år efter dagen för denna bilagas ikraftträdande,
- 2) existerande fartyg med en bruttodräktighet av mindre än 200 registerton som är godkända för transport av mer än tio personer, tio år efter denna bilagas ikraftträdande,
- 3) existerande fartyg för vilka bruttodräktighet ej fastställts och som är godkända för transport av mer än tio personer, tio år efter denna bilagas ikraftträdande.

Regel 3*Besiktningar*

1. Varje fartyg som skall uppfylla föreskrifterna i denna bilaga och som användes för resor till hamnar eller utsjöterminaler under andra fördragsslutande parterers jurisdiktion skall undergå nedan angivna besiktningar:

- a) En första besiktning innan fartyget sättes i trafik eller innan certifikat som kräves enligt regel 4 i denna bilaga utfärdas första gången, vilken besiktning skall omfatta en sådan besiktning av fartyget som skall säkerställa
 - 1) när fartyget är utrustat med ett reningsverk för toalettavfall, att reningsverket uppfyller sådana föreskrifter för driften som är grundade på normer och provningsmetoder som utvecklats av organisationen,
 - 2) när fartyget är försett med ett system för sönderdelning och desinficering av toalettavfall, att detta system är av en typ som är godkänd av administrationen,
 - 3) när fartyget är försett med en uppsamlingstank, att denna tanks kapacitet kan godtagas av administrationen som magasin för allt toalettavfall med hänsyn till fartygets användning, antalet personer ombord och andra omständigheter av betydelse och att uppsamlingstanken är försedd med anordning som visuellt anger hur mycket den innehåller, och
 - 4) att fartyget är utrustat med en sådan rörledning till utsidan som är lämplig för avlämnande av toalettavfall till en mottagningsanordning och att denna rörledning är försedd med en standardiserad landanslutning enligt regel 11 i denna bilaga.

This survey shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years which shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 7(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.
- (2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the provisions of this Annex are complied with.
 - (3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.
 - (4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the equipment, fittings, arrangements, or material covered by the survey without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 4

Issue of Certificate

- (1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 3 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.
- (2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 5

Issue of a Certificate by another Government

- (1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.
- (2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as early as possible to the Administration requesting the survey.

Denna besiktning syftar till att säkerställa att utrustningen, anordningarna, arrangemangen och materialet helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga.

- b) Periodiska besiktningar med mellantider som fastställs av administrationen, dock ej överstigande fem år, vilka besiktningar syftar till att säkerställa att fartygets utrustning, anordningar, arrangemang och material helt uppfyller tillämpliga föreskrifter i denna bilaga. Har giltighetstiden för det internationella föroreningskyddscertifikatet för toalettavfall (1973) utsträckt med stöd av regel 7 punkt 2 eller 4 i denna bilaga, får dock mellantiden för periodiska besiktningar utsträckas i motsvarande mån.

2. Administrationen skall i fråga om fartyg som ej är underkastade föreskrifterna i punkt 1 i denna regel vidtaga lämpliga åtgärder för att säkerställa att tillämpliga föreskrifter i denna bilaga iakttages.

3. Besiktningar av fartyg med avseende på iakttagandet av föreskrifterna i denna bilaga skall utföras av tjänstemän hos administrationen. Administrationen får dock anförtro besiktningarna antingen åt inspektörer, som utses för ändamålet, eller åt organisationer som godkänts av administrationen. Vederbörande administration svarar i varje fall helt för besiktningens fullständighet och effektivitet.

4. Sedan besiktning av fartyget enligt denna regel avslutats får ej utan administrationens medgivande göras väsentlig ändring i fråga om utrustning, anordningar, arrangemang eller material som besiktningen omfattat, utom direkt utbyte av utrustning eller anordningar.

Regel 4

Utfärdande av certifikat

1. Ett internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall (1973) skall utfärdas efter besiktning i enlighet med vad som föreskrives i regel 3 i denna bilaga för varje fartyg som användes för resor till hamnar eller utsjöterminaler under andra fördragsslutande parts jurisdiktion.

2. Sådant certifikat skall utfärdas antingen av administrationen eller av person eller organisation som i vederbörlig ordning bemyndigats därtill av administrationen. I varje fall åtager sig administrationen fullt ansvar för certifikatet.

Regel 5

Certifikat som utfärdas av annan regering

1. Fördragsslutande parts regering får på framställning av administrationen låta ett fartyg undergå besiktning och, om det finnes att föreskrifterna i denna bilaga är iakttagna, utfärda eller låta utfärda ett internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall (1973) för fartyget enligt föreskrifterna i denna bilaga.

2. Avskrift av certifikatet och av besiktningssrapporten skall så snart som möjligt översändas till den administration som gjort framställningen.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 4 of this Annex.

(4) No International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 6

Form of Certificate

The International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in the Appendix to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 7

Duration of Certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or off-shore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the equipment, fittings, arrangement or material required without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

3. Sålunda utfärdat certifikat skall innehålla uppgift om att det har utfärdats på framställning av administrationen, och det skall äga samma giltighet och erhålla samma erkännande som certifikat som utfärdats med stöd av regel 4 i denna bilaga.

4. Internationellt föreningsskyddscertifikat för toalettavfall (1973) får ej utfärdas för ett fartyg som är berättigat att föra flaggan för en stat som ej är fördragsslutande part.

Regel 6

Certifikatets form

Internationellt föreningsskyddscertifikat för toalettavfall (1973) skall avfattas på ett officiellt språk i det land där det utfärdas och i en form som överensstämmer med formuläret i bihanget till denna bilaga. Är det använda språket varken engelska eller franska språket, skall texten innehålla en översättning till ettdera av dessa språk.

Regel 7

Certifikatets giltighetstid

1. Internationellt föreningsskyddscertifikat för toalettavfall (1973) skall utfärdas med en av administrationen fastställd giltighetstid som ej får överstiga fem år från dagen för utfärdandet, med undantag för de fall som avses i punkterna 2, 3 och 4 i denna regel.

2. Befinner sig ett fartyg vid tidpunkten för utgången av certifikatets giltighet ej i en hamn eller utsjöterminal under jurisdiktionen av den fördragsslutande part vars flagga fartyget är berättigat att föra, får certifikatets giltighet förlängas av administrationen. Sådan förlängning får dock medges endast för att fartyget skall kunna fullborda sin resa till det land vars flagga fartyget är berättigat att föra eller i vilket det skall besiktigas och endast i fall då atgårderna framstår som lämpliga och skäligen.

3. Giltighetstiden för ett certifikat får ej på detta sätt förlängas med mer än fem månader, och ett fartyg, för vilket sådan förlängning medgivits, äger ej på grund härav rätt att efter ankomsten till det land vars flagga det är berättigat att föra eller till den hamn där det skall besiktigas lämna hamnen eller staten utan att ha erhållit nytt certifikat.

4. Certifikat vars giltighetstid ej blivit förlängd med stöd av föreskrifterna i punkt 2 i denna regel får av administrationen ges förlängd giltighet med en respittid av högst en månad, räknat från den i certifikatet angivna utgången av giltigheten.

5. Certifikat skall upphöra att gälla, om väsentliga ändringar vidtagits utan administrationens medgivande i fråga om föreskriven utrustning, anordningar, arrangemang eller material, med undantag för direkt utbyte av utrustning eller anordningar.

6. Certifikat som utfärdats för ett fartyg skall upphöra att gälla när fartyget övergår till annan stats flagga, utom i fall som avses i punkt 7 i denna regel.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 8

Discharge of Sewage

(1) Subject to the provisions of Regulation 9 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

- (a) the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with Regulation 3(1)(a) at a distance of more than four nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or
- (b) the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in Regulation 3(1)(a)(i) of this Annex, and
 - (i) the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973);
 - (ii) additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discolouration of, the surrounding water; or
- (c) the ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

(2) When the sewage is mixed with wastes or waste water having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 9

Exceptions

Regulation 8 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

7. Da fartyg övergår till annan fördragsslutande parts flagga skall certifikatet förbli giltigt under en tid av högst fem månader, förutsatt att giltighetstiden ej skulle ha utgått före slutet av denna tid, eller till dess administrationen utfärdat ett ersättningscertifikat, om detta sker tidigare. Så snart som möjligt efter övergången skall regeringen för den fördragsslutande part vars flagga fartyget tidigare var berättigat att föra till administrationen översända kopia av det certifikat fartyget innehade före övergången och, om möjligt, kopia av den tillämpliga besiktningsrapporten.

Regel 8

Utsläpp av toalettavfall

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i regel 9 i denna bilaga, skall utsläpp av toalettavfall i havet vara förbjudet utom när
 - a) fartyget släpper ut finfördelat och desinficerat toalettavfall med användande av ett system, som godkänts av administrationen enligt regel 3 punkt 1 a), på ett avstånd av mer än 4 nautiska mil från närmaste land, eller toalettavfall, som ej är finfördelat eller desinficerat, på ett avstånd av mer än 12 nautiska mil från närmaste land, under förutsättning i varje fall att toalettavfall som magasinerats i uppsamlingstank ej släppes ut momentant utan med måttlig hastighet när fartyget är under gång med en fart av minst 4 knop, varvid utsläppshastigheten skall vara godkänd av administrationen och grundad på normer som utvecklats av organisationen, eller
 - b) fartyget har i användning ett reningsverk för toalettavfall som enligt intyg av administrationen uppfyller de föreskrifter i fråga om driften som anges i regel 3 punkt 1 a) 1) i denna bilaga, och
 - 1) provningsresultaten för verket är angivna i fartygets internationella föroreningskyddscertifikat för toalettavfall (1973), och
 - 2) utflödet ej ger upphov till synliga flytande fasta partiklar i omgivande vatten och ej heller missfärgar detta, eller
 - c) fartyget befinner sig i farvatten under en stats jurisdiktion och släpper ut toalettavfall i enlighet med sådana mindre stränga föreskrifter som kan ha fastställts av denna stat.
2. Om toalettavfall är blandat med avfall eller spillvatten, i fråga om vilket avvikande utsläppsföreskrifter gäller, skall de strängaste föreskrifterna äga tillämpning.

Regel 9

Undantag

Regel 8 i denna bilaga äger ej tillämpning i fråga om

- a) sådant utsläpp av toalettavfall från fartyg som är nödvändigt för fartygets och ombordvarandes säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller

- (b) the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Regulation 10

Reception Facilities

- (1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of sewage, without causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.
- (2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 11

Standard Discharge Connections

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	170 mm
Slots in flange	4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm ² .	

For ships having a moulded depth of 5 metres and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 millimetres.

- b) sådant utsläpp av toalettavfall som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter skadans uppkomst, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet.

Regel 10

Mottagningsanordningar

1. Varje fördragsslutande parts regering förbinder sig att tillse att i hamnar och terminaler tillhandahålles sådana anordningar för mottagande av toalettavfall som, utan att otillbörlig försening orsakas fartygen, är tillräckliga för att tillgodose behoven hos de fartyg som använder dem.
2. Varje fördragsslutande parts regering skall om fall där anordningar som tillhandahålles enligt denna regel anses vara otillräckliga underrätta organisationen, som har att underrätta berörda fördragsslutande regeringar.

Regel 11

Standardiserade utsläppsanslutningar

För att möjliggöra anslutning av mottagningsanordningarnas rörledningar till fartyges utsläppsrörledningar skall båda ledningarna vara försedda med en standardiserad anslutning i enlighet med följande uppställning.

STANDARDDIMENSIONER FÖR FLÄNSAR PÅ UTSLÄPPSANSLUTNINGAR

Beskrivning	Dimension
Yttre diameter	210 mm
Inre diameter	Motsvarande yttre rördiameter
Bultcirkeldiameter	170 mm
Urtag i flänsen	4 hål med en diameter av 18 mm placerade på lika avstånd längs en bultcirkel med ovan angiven diameter. Hålen skall ha urtag till flänskanten. Bredden på urtagen skall vara 18 mm.
Flänstjocklek	16 mm
Bultar och muttrar: antal och diameter	4, var och en med en diameter av 16 mm och med lämplig längd
Flänsen skall passa till rörledningar med en största innerdiameter av 100 mm och skall vara av stål eller annat likvärdigt material och ha plan yta. Flänsen, med lämplig packning, skall tåla ett arbetstryck av 6 kg/cm ² .	

På fartyg med ett malldjup av 5 meter eller mindre får innerdiametern på utsläppsanslutningen vara 38 millimeter.

Appendix

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage	Number of persons which the ship is certified to carry

New/existing ship*

Date of building contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction

Date of delivery

* Delete as appropriate

Bihang

FORMULÄR FÖR CERTIFIKAT

INTERNATIONELLT FÖRORENINGSSKYDDSCERTIFIKAT FÖR
TOALETTAVFALL (1973)

Utfärdat enligt föreskrifterna i 1973 års internationella konvention till förhindrande
av förorening från fartyg enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(landets fullständiga namn)

av
(fullständigt namn på behörig person eller organisation som bemyndigats enligt
föreskrifterna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av
förorening från fartyg)

Fartygets namn	Registrerings- nummer eller signalbokstäver	Hemort	Brutto- dräktighet	Antal personer som fartyget är god- känt att transportera

Nytt/existerande fartyg*

Dag för byggnadskontrakt

Dag för kölsträckning eller då fartyget befann sig på
motsvarande byggnadsstadium

Leveransdag

* Det ej tillämpliga strykes.

THIS IS TO CERTIFY THAT:

- (1) The ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with Regulation 3(1)(a)(i) to (iv) of Annex IV of the Convention as follows:

- *(a) Description of the sewage treatment plant:
 Type of sewage treatment plant
 Name of manufacturer
 The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the following effluent standards:**
- *(b) Description of comminuter:
 Type of comminuter
 Name of manufacturer
 Standard of sewage after disinfection
- *(c) Description of holding tank equipment:
 Total capacity of the holding tank m³
 Location
- (d) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

- (2) The ship has been surveyed in accordance with Regulation 3 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by sewage and the survey showed that the equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This Certificate is valid until

Issued at

(place of issue of Certificate)

..... 19

(Signature of official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the Issuing Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 7(2) and (4) of Annex IV of the Convention the validity of this Certificate is extended until

.....

Signed

(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate

** Parameters should be incorporated

DET INTYGAS

1. att fartyget är utrustat med reningsverk för toalettavfall/anordning för sönderdelning av toalettavfall/opsamlingstank* och rörledning för utsläpp som uppfyller föreskrifterna i regel 3 punkterna 1 a) 1)–4) i bilaga IV till konventionen enligt följande:

- *a) Beskrivning av reningsverket för toalettavfall
 Reningsverkets typ
 Tillverkarens namn
 Reningsverket uppfyller enligt administrationens intyg följande utsläppsnormer:**
- *b) Beskrivning av anordning för sönderdelning av toalettavfall
 Anordningens typ
 Tillverkarens namn
 Toalettavfalllets standard efter desinficering
- *c) Beskrivning av uppsamlingstank
 Uppsamlingstankens totala kapacitet m³
 Placering
- d) Rörledning för utsläpp av toalettavfall till mottagningsanordning försedd med en standardiserad anslutningsanordning.

2. att fartyget har besiktigats enligt föreskrifterna i regel 3 i bilaga IV till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg avseende förhindrande av förorening genom toalettavfall, och att besiktningen har visat att fartygets utrustning och utrustningens tillstånd är i alla avseenden tillfredsställande och att fartyget uppfyller tillämpliga föreskrifter i bilaga IV till konventionen.

Detta certifikat gäller till

Utfärdat i
(plats där certifikatet utfärdats)

..... 19 ..
*(Underskrift av tjänsteman
 som utfärdat certifikatet)*

(Den utfärdande myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

Med stöd av föreskrifterna i regel 7 punkterna 2 och 4 i bilaga IV till konventionen har certifikatets giltighet förlängts till

Underskrift
*(Underskrift av vederbörligen
 bemyndigad tjänsteman)*

Plats

Dag

(Myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

* Det ej tillämpliga strykes.

** Parametrar bör anges.

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION
BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.

(2) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude $11^{\circ}00'$ South, longitude $142^{\circ}08'$ East to a point in
latitude $10^{\circ}35'$ South,
longitude $141^{\circ}55'$ East – thence to a point latitude $10^{\circ}00'$ South,
longitude $142^{\circ}00'$ East, thence to a point latitude $9^{\circ}10'$ South,
longitude $143^{\circ}52'$ East, thence to a point latitude $9^{\circ}00'$ South,
longitude $144^{\circ}30'$ East, thence to a point latitude $13^{\circ}00'$ South,
longitude $144^{\circ}00'$ East, thence to a point latitude $15^{\circ}00'$ South,
longitude $146^{\circ}00'$ East, thence to a point latitude $18^{\circ}00'$ South,
longitude $147^{\circ}00'$ East, thence to a point latitude $21^{\circ}00'$ South,
longitude $153^{\circ}00'$ East, thence to a point on the coast of Australia
in latitude $24^{\circ}42'$ South, longitude $153^{\circ}15'$ East.

(3) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships.

BILAGA V

REGLER TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING GENOM
FAST AVFALL FRÅN FARTYG

Regel 1

Definitioner

I denna bilaga skall

1. med "fast avfall" förstås alla slag av sådant mat-, hushålls- och driftavfall, utom färsk fisk och delar av sådan fisk, som uppstår under ett fartygs normala användning och som måste bli föremål för kontinuerlig eller periodisk kvittblivning, med undantag av de ämnen som är angivna eller förtecknade i andra bilagor till denna konvention,

2. "närmaste land". Uttrycket "från närmaste land" betyder från den baslinje från vilken territorialhavet för ifrågavarande stats territorium räknas enligt internationell rätt, med undantag av att avstånd "från närmaste land" vid Australiens nordostkust vid tillämpning av denna konvention räknas från en linje dragen från en punkt på Australiens kust

latitud $11^{\circ}00'$ syd, longitud $142^{\circ}08'$ ost till en punkt latitud $10^{\circ}35'$ syd,
 longitud $141^{\circ}55'$ ost – därifrån till en punkt latitud $10^{\circ}00'$ syd,
 longitud $142^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt latitud $9^{\circ}10'$ syd,
 longitud $143^{\circ}52'$ ost, därifrån till en punkt latitud $9^{\circ}00'$ syd,
 longitud $144^{\circ}30'$ ost, därifrån till en punkt latitud $13^{\circ}00'$ syd,
 longitud $144^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt latitud $15^{\circ}00'$ syd,
 longitud $146^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt latitud $18^{\circ}00'$ syd,
 longitud $147^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt latitud $21^{\circ}00'$ syd,
 longitud $153^{\circ}00'$ ost, därifrån till en punkt på Australiens kust
 latitud $24^{\circ}42'$ syd, longitud $153^{\circ}15'$ ost,

3. med "specialområde" förstås ett havsområde i fråga om vilket, av erkända tekniska skäl med avseende på områdets oceanografiska och ekologiska förhållanden och den särskilda karaktären av där förekommande trafik, antagande av särskilda, tvingande metoder för förebyggande av havsförorening genom fast avfall är nödvändigt, varvid som specialområden skall räknas de områden som förtecknats i regel 5 i denna bilaga.

Regel 2

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i denna bilaga skall äga tillämpning på alla fartyg.

Regulation 3*Disposal of Garbage outside Special Areas*

- (1) Subject to the provisions of Regulations 4, 5 and 6 of this Annex:
 - (a) the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;
 - (b) the disposal into the sea of the following garbage shall be made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:
 - (i) 25 nautical miles for dunnage, lining and packing materials which will float;
 - (ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;
 - (c) disposal into the sea of garbage specified in sub-paragraph (b)(ii) of this Regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.
- (2) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Regulation 4*Special Requirements for Disposal of Garbage*

- (1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the disposal of any materials regulated by this Annex is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated off-shore processing of seabed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.
- (2) The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have been passed through a comminuter or grinder from such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

Regulation 5*Disposal of Garbage within Special Areas*

- (1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

Regel 3*Kvittblivning av fast avfall utanför specialområden*

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i reglerna 4, 5 och 6 i denna bilaga,
 - a) är kvittblivning i havet av allt som är av plast, däri inbegripet – men utan begränsning till – tågvirke och fisknät av syntetmaterial och avfallssäcker av plast förbjuden,
 - b) skall kvittblivning i havet av fast avfall i följande fall ske så långt från närmaste land som möjligt och under alla förhållanden vara förbjuden, om avståndet från närmaste land är mindre än
 - 1) 25 nautiska mil, i fråga om ströbrädor samt beklädnads- och förpackningsmaterial som flyter,
 - 2) 12 nautiska mil, i fråga om matrester och allt annat fast avfall, däri inbegripet pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor, porslin och liknande skräp,
 - c) får kvittblivning i havet av fast avfall som avses i punkt b) 2) i denna regel tillåtas, om det har passerat genom en sönderdelare eller avfallskvarn och kvittblivningen sker så långt som möjligt från närmaste land, dock under inga förhållanden på mindre avstånd till närmaste land än 3 nautiska mil. Sådant sönderdelat eller malt avfall skall vara så finfördelat att det kan passera genom ett såll med öppningar som ej är större än 25 millimeter.
2. Om fast avfall är blandat med andra utsläpp, i fråga om vilka avvikande kvittblivnings- eller utsläppsföreskrifter gäller, skall de strängaste föreskrifterna äga tillämpning.

Regel 4*Särskilda föreskrifter om kvittblivning av fast avfall*

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i punkt 2 i denna regel, är kvittblivning i havet av varje material som regleras i denna bilaga förbjuden från fasta och flytande plattformar som användes för utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad bearbetning av havsbottens mineraltilgångar samt från alla andra fartyg som befinner sig vid sådana plattformar eller inom ett avstånd av 500 meter från dessa.
2. Kvittblivning i havet av matrester får tillåtas, om de har passerat genom en sönderdelare eller avfallskvarn och släppes ut från dylika fasta eller flytande plattformar, när de befinner sig mer än 12 nautiska mil från land, och från alla andra fartyg när de befinner sig vid sådana plattformar eller inom ett avstånd av 500 meter från dessa. Sådant sönderdelat eller malt avfall skall vara så finfördelat att det kan passera genom ett såll med öppningar som ej är större än 25 millimeter.

Regel 5*Kvittblivning av fast avfall inom specialområden*

1. I denna bilaga förstås med specialområde Medelhavsområdet, Östersjöområdet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet och Gulfoområdet, vilka definieras på följande sätt:

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
 - (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.
 - (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.
 - (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12° 8.5'N, 43° 19.6'E) and Husn Murad (12° 40.4'N, 43° 30.2'E).
 - (e) The "Gulfs area" means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22° 30'N, 59° 48'E) and Ras al Fasteh (25° 04'N, 61° 25'E).
- (2) Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:
- (a) disposal into the sea of the following is prohibited:
 - (i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and
 - (ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;
 - (b) disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.
- (3) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.
- (4) Reception facilities within special areas:
- (a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas.
 - (b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to sub-paragraph (a) of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

- a) Med Medelhavsområdet förstås det egentliga Medelhavet med vikar och hav, begränsat mot Svarta havet av latitudparallellen 41° nord och i väst av Gibraltarsund vid meridianen $5^{\circ} 36'$ väst.
 - b) Med Östersjöområdet förstås den egentliga Östersjön med Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön vilket begränsas av latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid $57^{\circ} 44,8'$ nord.
 - c) Med Svartahavsområdet förstås det egentliga Svarta havet, begränsat mot Medelhavet genom latitudparallellen 41° nord.
 - d) Med Rödahavsområdet förstås det egentliga Röda havet med Suezviken och Aqabaviken, begränsat i söder av loxodromen mellan Ras si Ane ($12^{\circ} 8,5'$ nord, $43^{\circ} 19,6'$ ost) och Husn Murad ($12^{\circ} 40,4'$ nord, $45^{\circ} 30,2'$ ost).
 - e) Med Gulfoområdet förstås ett havsområde nordväst om loxodromen mellan Ras al Hadd ($22^{\circ} 30'$ nord, $59^{\circ} 48'$ ost) och Ras al Fasteh ($25^{\circ} 04'$ nord, $61^{\circ} 25'$ ost).
2. Om annat ej följer av föreskrifterna i regel 6 i denna bilaga,
 - a) är kvittblivning i havet av följande avfall förbjuden:
 - 1) allt som är av plast, däri inbegripet – men utan begränsning till – tågvirke och fisknät av syntetmaterial och avfallssäckar av plast, och
 - 2) allt annat fast avfall, däri inbegripet pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor, porslin, ströbrädor, beklädnads- och förpackningsmaterial,
 - b) skall kvittblivning i havet av matrester ske så långt från land som möjligt men under alla förhållanden minst 12 nautiska mil från närmaste land.
 3. Om fast avfall är blandat med andra utsläpp, i fråga om vilka avvikande kvittblivnings- eller utsläppsföreskrifter gäller, skall de strängaste föreskrifterna äga tillämpning.
 4. Mottagningsanordningar inom specialområden:
 - a) Regeringen för varje fördragsslutande part vars kustlinje gränsar till ett specialområde förbinder sig att tillse att i alla hamnar inom specialområdet tillhandahålles tillräckliga mottagningsanordningar enligt regel 7 i denna bilaga med beaktande av de särskilda behoven hos de fartyg som trafikerar dessa områden.
 - b) Varje berörd fördragsslutande parts regering skall underrätta organisationen om de åtgärder som vidtagits med anledning av föreskrifterna i punkt 4 a) i denna regel. När organisationen mottagit tillräckligt antal underrättelser skall den fastställa en tidpunkt från vilken föreskrifterna i denna regel i vad avser ifrågavarande specialområde skall börja gälla. Organisationen skall underrätta alla fördragsslutande parter om den sålunda fastställda tidpunkten minst 12 månader i förväg.

- (c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.

Regulation 6

Exceptions

Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) the disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board, or saving life at sea; or
- (b) the escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or
- (c) the accidental loss of synthetic fishing nets or synthetic material incidental to the repair of such nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.

Regulation 7

Reception Facilities

- (1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.
- (2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

- c) Efter den sålunda fastställda tidpunkten skall fartyg som anlöper även sådana hamnar i ifrågavarande specialområden där mottagningsanordningar ännu ej är tillgängliga till alla delar iakttaga föreskrifterna i denna regel.

Regel 6

Undantag

Reglerna 3, 4 och 5 i denna bilaga äger ej tillämpning i fråga om

- a) sådan kvittblivning av fast avfall från fartyg som är nödvändig för fartygets och ombordvarandes säkerhet eller för räddande av människoliv till sjöss, eller
- b) sådant utsläpp av fast avfall som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter skadans uppkomst, i syfte att hindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet, eller
- c) oavsiktlig förlust av syntetiska fiskenät eller syntetiskt material i samband med reparation av sådana nät, förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att hindra sådan förlust.

Regel 7

Mottagningsanordningar

1. Varje fördragsslutande parts regering förbinder sig att tillse att i hamnar och terminaler tillhandahålles sådana anordningar för mottagande av fast avfall som, utan att otillbörlig försening orsakas fartygen, tillgodoser behoven hos de fartyg som använder dem.
2. Varje fördragsslutande parts regering skall om fall där anordningar som tillhandahålles enligt denna regel anses vara otillräckliga underrätta organisationen, som har att underrätta berörda fördragsslutande parter.

1990

NOV 90

212