

Nr 5

Regeringens proposition om åtgärder i fråga om sjöfarten till skydd av Östersjöområdets marina miljö, m. m.;

beslutad den 12 juni 1975.

Regeringen förlägger riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för den åtgärd som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås – på grundval av 1973 års havsföroreningskonvention och 1974 års Östersjökonvention – en rad åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Därvid förordas särskilda restriktioner i fråga om Östersjöområdet, dvs. Östersjön, Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till en linje i höjd med Skagen och Göteborg.

För Östersjöområdet föreslås ett totalförbud mot utsläpp från fartyg av olja, oljerester, oljeblandat barlastvatten och andra slag av oljehaltiga blandningar. Vidare kommer toalettavfall och fast avfall att få släppas ut från fartyg endast i undantagsfall eller på särskilda villkor. De nu beskrivna reglerna föreslås gälla även inre vatten – dvs. sjöar och vattendrag – och svenskt vatten utanför Bohuskusten.

För att oljeblandat barlastvatten o. d. skall kunna tas om hand på ett från miljösynpunkt betryggande sätt föreslås att särskilda mottagningsanordningar skall finnas i hamnar, där man lastar olja, vid reparationsvarv och på andra platser där fartyg kan behöva lämna oljeförorenat vatten. Ansvariga för anordningarna föreslås bli vederbörande oljeföretag, varv etc. Andra oljerester – liksom toalettavfall och fast avfall som kan behöva avlämnas i hamn – avses bli omhändertaget inom ramen för det kommunala renhållningsmonopolet.

Genom Östersjökonventionen kommer också samarbetet mellan de sju strandstaterna till motverkande och bekämpning av vattenförorening från fartyg att utvidgas och fördjupas.

Havsföroreningskonventionen innehåller bl. a. bestämmelser om fartygens konstruktion och utrustning i avseenden som är betydelsefulla från miljöskyddssynpunkt. I propositionen förutses en utveckling som innebär att den svenska handelsflottan i betydande utsträckning kommer att motsvara kraven redan när konventionen träder i kraft.

1 Förslag till Lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet

Härigenom föreskrives följande.

1 § Denna lag gäller åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet och Sveriges sjöterritorium utanför detta.

2 § Lagen gäller ej

1. utsläpp som avses i miljöskyddslagen (1969:387),
2. dumpning som avses i lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten,
3. sådant utsläpp av skadliga ämnen som direkt orsakas av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad bearbetning av havsbottnens mineraltillgångar,
4. utsläpp av skadliga ämnen för behörig vetenskaplig forskning angående bekämpning eller kontroll av förorening.

3 § I denna lag användes följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

Beteckning	Betydelse
Östersjökonventionen	1974 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö
Konventionsstat	Stat som tillträtt Östersjökonventionen
Östersjöområdet	Den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerrack vid 57°54,8' nord
Fartyg	Fartyg, svämare och fast eller flytande plattform samt annan flytande anordning som användes till sjöss
Oljetankfartyg	1. Fartyg som är byggt eller anpassat huvudsakligen för transport av olja i bulk 2. Fartyg som är avsett för att i bulk transportera antingen olja eller fasta laster
Olja	1. Petroleum och petroleumprodukter av varje slag, dock ej petrokemiska produkter 2. Varje blandning som innehåller olja som avses i 1
Toalettavfall	1. Avlopp och annat avfall från toalett, urinoar eller spygatt i toaletterum

Beteckning	Betydelse
	2. Avlopp från sjukvårdslokal genom tvättställ, badkar eller spygatt i sådan lokal
	3. Avlopp från utrymme som innehåller levande djur
	4. Annat spillvatten som är blandat med avlopp som avses i 1-3
Fast avfall	Sådant mat-, hushålls- och driftavfall, utom färsk fisk, som uppkommer under ett fartygs normala användning

4 § Olja får ej släppas ut från fartyg utan skall behållas ombord och ej avlämnas annat än till mottagningsanordning som avses i 9 eller 10 §.

5 § Toalettavfall får ej släppas ut från fartyg annat än under de förhållanden som föreskrives av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

6 § Annat fast avfall än matrester får ej släppas ut från fartyg. Utsläpp av matrester skall ske så långt som möjligt, dock minst tolv nautiska mil, från närmaste land.

7 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om åtgärder vid utsläpp som är nödvändigt för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss eller som är en följd av skada på fartyget eller dess utrustning. Detsamma gäller sådant utsläpp av oljehaltigt ämne som sker i syfte att bekämpa förorening och av fast avfall som sker vid oavsiktlig förlust av fisknät av syntetiskt material eller reparationsmaterial för sådant nät.

8 § Om annat avfall som härrör från fartygs drift än olja, toalettavfall eller fast avfall får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter för att förebygga att vattnet förorenas.

9 § Anordning för mottagning och behandling av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas på platser inom Sveriges territorium där olja lastas eller oljetankfartyg repareras. Den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamheten svarar för att behövlig mottagnings- och behandlingsanordning finns.

Regeringen får föreskriva att mottagnings- och behandlingsanordning för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten skall finnas även på annan plats än sådan som avses i första stycket. I sådant fall bestämmer regeringen vem som svarar för anordningen.

10 § Om mottagning av annat avfall från fartyg än sådant som avses i 9 § finns särskilda bestämmelser.

11 § Avgift får ej tagas ut för omhändertagande vid anordning som avses i 9 § första stycket av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyg som lastas eller repareras hos den som svarar för anordningen.

I fråga om avgift för mottagning och behandling vid anordning som avses i 9 § andra stycket meddelar regeringen föreskrifter.

12 § Den som avlämnar oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten till mottagningsanordning som avses i 9 § skall lämna uppgift om lösningsmedel eller andra ämnen i vattnet som har betydelse för behandlingen.

Omhändertagande vid anordning som avses i 9 § första stycket av oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten från fartyg som lastas eller repareras hos den som svarar för anordningen får ej vägras, om uppgift lämnas enligt första stycket.

Om skyldighet att mottaga oljehaltigt barlast- och tankspolvatten vid anordning som avses i 9 § andra stycket gäller vad som föreskrives av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

13 § Närmare föreskrifter om utformning och drift av anordning som avses i 9 § meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

14 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får vid vite förbjuda att olja lastas, fartyg repareras eller annan verksamhet drives som kan orsaka förorening genom olja, om behövlig mottagnings- och behandlingsanordning som avses i 9 § ej finns. Meddelas ej förbud får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer vidta åtgärder för inrättande eller drift av anordningen på bekostnad av den som har att svara för denna.

15 § Regeringen får föreskriva att bestämmelserna om skyldighet att föra och förvara oljedagbok på svenskt fartyg i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg skall äga motsvarande tillämpning i fråga om fartyg, som är registrerat i annan konventionsstat.

16 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om skyldighet att rapportera vattenförorening och lämna sådana uppgifter om fartyg och fartygs last som behövs för att förhindra eller bekämpa vattenförorening.

17 § I fråga om åtgärd mot vattenförorening som avses i denna lag gäller 11, 12, 13–15, 18–20 §§, 21 § tredje punkten och 24–26 §§ lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg i tillämpliga delar.

18 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller för särskilt fall medge sådant undantag från denna lag som ej strider mot Östersjökonventionen. Vid meddelande av undantag får föreskrivas särskilda villkor.

19 § Till böter eller fängelse i högst ett år dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4, 5 eller 6 § eller föreskrift som meddelats med stöd av 7 eller 8 §, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

20 § Har befälhavaren eller det befäl till vilket befälhavaren har överlåtit ansvaret för tillsynen över hanteringen ombord av olja eller avfall som avses i denna lag brustit i den tillsyn som behövs för att utsläpp ej skall ske i strid mot lagen eller föreskrift som har meddelats med stöd av den, dömes han till böter eller fängelse i högst ett år.

21 § Till böter eller fängelse i högst sex månader dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som meddelats med stöd av 15 eller 16 §. Detsamma gäller den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift som meddelats med stöd av 13 §, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken, miljöskyddslagen (1969:387) eller lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten.

22 § Till böter dömes den som bryter mot 11 § första stycket, 12 § första eller andra stycket eller mot föreskrift som har meddelats med stöd av 11 § andra stycket eller 12 § tredje stycket.

23 § Släppes olja, toalettavfall eller fast avfall ut i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, dömes fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han har haft eller bort ha vetskap om gärningen.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Därvid får föreskrivas olika tidpunkter för ikraftträdandet av skilda delar av lagen.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

dels att 10 § skall upphöra att gälla,

dels att 1, 2, 9 och 25 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Inom Sveriges sjöterritorium får olja ej tömmas ut från fartyg. Utflyde av olja från fartyg inom sjöterritoriet skall förhindras så långt det är möjligt.

På det fria havet gäller vad som sägs i första stycket tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton.

Regeringen får förordna, att *andra* stycket skall gälla även i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än som anges där.

På det fria havet utanför Östersjöområdet får olja ej tömmas ut från tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton. *Utflyde av olja från sådant fartyg skall förhindras så långt det är möjligt.*

För Östersjöområdet och Sveriges sjöterritorium utanför detta finns vissa bestämmelser i lagen (1975:000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet.

Regeringen får förordna, att *förbud* som avses i första stycket skall gälla även i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än som anges där.

2 §²

Utan hinder av 1 § *andra* stycket får på det fria havet tömmas ut

Utan hinder av 1 § *första* stycket får på det fria havet *utanför Östersjöområdet* tömmas ut

1. oljehaltig blandning från annat fartyg än tankfartyg under förutsättning att

fartyget är under gång,

blandningen aldrig tömmas ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger,

¹ Senaste lydelse 1975:84.

² Senaste lydelse 1975:84.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

oljan utgör mindre än en tiotusendel av blandningen, och uttömningen sker så långt från närmaste land som omständigheterna medger,

2. slagvatten innehållande olja som har runnit eller läckt från utrymme för framdrivningsmaskineri i tankfartyg, om vattnet tömmes ut under de förutsättningar som anges under 1,

3. annan olja från tankfartyg än som avses under 2 under förutsättning att

fartyget är under gång.

oljan aldrig tömmes ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger,

den sammanlagda mängd olja som tömmes ut under en barlastresa ej överstiger en femtontusendel av fartygets lastförmåga, och

fartyget befinner sig minst 50 nautiska mil från närmaste land.

Avstånd från närmaste land skall beräknas från den baslinje från vilken territorialhavet räknas, om ej regeringen föreskriver annat.

9 §³

I allmän hamn som regeringen bestämmer skall finnas anläggning eller anordning för mottagande av oljerester och oljehaltig blandning från fartyg.

Om anordning för mottagning och behandling av oljerester, oljehaltig blandning och annat avfall från fartyg finns särskilda bestämmelser.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anläggning och anordning som avses i första stycket.

10 §⁴

Underlåter hamnägare att inrätta eller driva anläggning eller anordning som avses i 9 §, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer på ägarens bekostnad inrätta eller driva anläggningen eller anordningen.

25 §

Mål om ansvar för brott som avses i denna lag får upptagas av tingsrätt, som är behörig domstol enligt

Mål om ansvar för brott som avses i denna lag *eller om ersättning enligt lagen* får upptagas av tingsrätt, som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller 336–338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).

³ Senaste lydelse 1975:84.

⁴ Senaste lydelse 1975:84.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

19 kap.rättegångsbalken eller 336
och 338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Därvid får regeringen, med undantag från de nya bestämmelserna, föreskriva att äldre bestämmelser i stället skall tillämpas i fråga om vissa utländska fartyg.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten

dels att i 3 och 4 §§ ordet "Konungen" skall bytas ut mot "regeringen",

dels att 2 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Denna lag är ej tillämplig på sådant utsläppande av olja eller oljehaltig blandning som avses i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg eller på avfall som härrör från fartygs drift.

Denna lag är ej tillämplig på sådant utsläppande av olja eller oljehaltig blandning som avses i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg *eller lagen (1975:000) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet* eller på avfall som härrör från fartygs drift.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1972:277.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1975-06-12

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sträng, Johansson, Holmqvist, Lundkvist, Geijer, Bengtsson, Norling, Carlsson, Sigurdson, Gustafsson, Zachrisson, Hjelm-Wallén.

Föredragande: statsrådet Norling.

Proposition om åtgärder i fråga om sjöfarten till skydd av Östersjöområdets marina miljö, m. m.

1 Inledning

Den nuvarande svenska lagstiftningen till skydd mot vattenförorening från fartyg bygger på bl. a. 1954 års internationella oljeskyddskonvention och de ändringar av konventionen som har antagits vid olika internationella konferenser åren 1962, 1969 och 1971. Den konvention som antogs år 1973 vid den internationella havsföroreningskonferensen i London (havsföroreningskonventionen) liksom den särskilda konventionen 1974 om skydd av Östersjöområdets marina miljö (Östersjökonventionen) aktualiserar ytterligare åtgärder från svensk sida. Detsamma gäller i fråga om protokollet av år 1973 om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja (ingreppsprotokollet). Med anledning härav vill jag nu ta upp frågorna om godkännande av havsföroreningskonventionen, av Östersjökonventionen såvitt den avser sjöfarten (artiklarna 7 och 11 och bilagorna IV och VI) och av ingreppsprotokollet. Frågan om godkännande av Östersjökonventionen i övrigt kommer att anmälas senare denna dag av chefen för jordbruksdepartementet. Ett godkännande av Östersjökonventionen i vad den rör sjöfarten aktualiserar vissa lagstiftningsfrågor, som jag också avser att ta upp i detta sammanhang. I de delar lagstiftningsfrågorna rör den kommunala renhållningen har jag samrått med chefen för jordbruksdepartementet.

Rörande frågan om Sveriges tillträde till havsföroreningskonventionen och ingreppsprotokollet har – efter remiss – yt-

randen inkommit från riksåklagaren (RÅ), socialstyrelsen, sjöfartsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, generaltullstyrelsen, statens livsmedelsverk, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, arbetarskyddsstyrelsen, utredningen (Jo 1971:01) rörande omhändertagande och behandling av kemiskt avfall m. m. (UKA), de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd, Sjöassuradörernas förening, Stiftelsen Svensk skeppsforskning, Svenska hamnförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska petroleum institutet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustrieförening, Sveriges ångfartygs assurans förening, Vattenvärnet och Vetenskapsakademien. Vissa remissinstanser har överlämnat av dem inhämtade remissyttranden. RÅ har sålunda överlämnat yttranden av överåklagarna i Stockholms, Göteborgs och Malmö åklagardistrikt. Från fiskeristyrelsen har överlämnats ett yttrande av havsfiskelaboratoriet, och kommerskollegium har överlämnat ett yttrande av Stockholms handelskammare.

Vid remissbehandling av frågan om Sveriges tillträde till Östersjökonventionen har följande remissinstanser yttrat sig över konventionens bestämmelser om havsförörening från fartyg, nämligen sjöfartsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, länsstyrelsen i Stockholms län, UKA, de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd, Kusttankers intresseförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges kemiska industrikontor och Sveriges redareförening.

Samtidigt med det internationella samarbetet har inom landet utredningen (Jo 1971:01) rörande omhändertagande och behandling av kemiskt avfall m. m. (UKA)¹ övervägt frågor om vilka åtgärder som är påkallade i fråga om mottagningsanordningar o. d. när det gäller oljeblandat barlastvatten, kemikalierester m. m.

Efter remiss har yttranden över betänkandet (Ds K 1973:4) Anläggningar för mottagning av oljeblandat barlastvatten, m. m. avgetts av RÅ, rikspolisstyrelsen, chefen för marinen, sjöfartsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, institutet för vatten- och luftvårdsforskning, överstyrelsen för ekonomiskt försvar, oljelagringsrådet, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, Aktiebolaget Atomenergi, CDL-företagens samarbetsorgan, Kusttankers intresseförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sjöassuradörernas förening, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska petroleum institutet,

¹ F. d. riksdagsledamoten Einar Henningsson, utredningsman.

Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening och Sveriges varvsindustriförening. Därjämte har Svenska värmeverksföreningen och Sveriges industriförbund överlämnat yttranden över betänkandet. Vissa av remissinstanserna har överlämnat av dem inhämtade remissyttranden. Sålunda har RÅ överlämnat yttranden av överåklagarna i Stockholms, Göteborgs och Malmö åklagardistrikt och av länsåklagarna i Stockholms och Gotlands, Göteborgs och Bohus samt Skaraborgs län. Vidare har flera länsstyrelser överlämnat yttranden från kommuner.

Betänkandet (Ds K 1974:12) Anläggningar och anordningar för mottagning av kemikalierester från fartyg har också remissbehandlats. Yttranden över betänkandet har avgivits av RÅ, rikspolisstyrelsen, chefen för marinen, sjöfartsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, generaltullstyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, arbetarskyddsstyrelsen, statens industriverk, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, utredningen (JO 1971:08) om kostnaderna för miljövården, Sjöassuradörernas förening, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska petroleum institutet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska ångfartygs assurans förening, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges industriförbund, Sveriges kemiska industrikontor, Sveriges redareförening och Sveriges varvsindustriförening. Vissa av remissinstanserna har överlämnat av dem inhämtade remissyttranden. Sålunda har flera länsstyrelser överlämnat yttranden från kommuner.

Slutligen har sjöfartsverket avgett förslag till ändringar i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad senast 1975:149) och kungörelsen (1972:278) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad 1975:151), vilka förslag likaledes har remissbehandlats. Yttranden över förslagen har inkommit från RÅ, rikspolisstyrelsen, chefen för marinen, socialstyrelsen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, generaltullstyrelsen, statens livsmedelsverk, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, arbetarskyddsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län, de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd, Kusttankers intresseförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sjöassuradörernas förening, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska petroleum institutet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening och Sveriges ångfartygs assurans förening.

2 Nuvarande konventionsbestämmelser

2.1 1954 års oljeskyddskonvention

2.1.1 Inledning

Internationellt samarbete pågår sedan länge för att söka hindra förorening av havsvattnet. I fråga om utsläpp av olja från fartyg har samarbetet resulterat i konventionen den 12 maj 1954 till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja (oljeskyddskonventionen). Konventionen ändrades i vissa hänseenden vid en internationell oljeskyddskonferens år 1962. Vid församlingsmöten som Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) höll åren 1969 och 1971 antogs ytterligare ändringar i konventionen. 1971 års ändringar avser dels skydd av Stora Barriärrevet utanför Australien, dels begränsning av lasttankars storlek i oljetankfartyg.

Sverige har tillträtt oljeskyddskonventionen (prop. 1956:23, 3LU 1956:4, rskr 1956:96) och godkänt 1962, 1969 och 1971 års ändringar i konventionen (prop. 1963:161, 3LU 1963:28, rskr 1963:296; prop. 1972:38, JoU 1972:36, rskr 1972:234).

Oljeskyddskonventionen trädde i kraft den 26 juli 1958. 1962 års ändringar trädde i kraft med avseende på samtliga fördragsslutande parter den 18 maj 1967. I mars 1975 gällde konventionen i den lydelse den erhållit genom 1962 års ändringar för 52 stater. 1969 och 1971 års ändringar har ännu inte trätt i kraft. För uppnående av det minimiantal anslutna stater (35) som är föreskrivet för ikraftträdande av ändringarna behövdes i maj 1975, i fråga om 1969 års ändringar anslutning av ytterligare 11 stater, i fråga om 1971 års ändring såvitt avser Stora Barriärrevet anslutning av ytterligare 23 stater och i fråga om 1971 års ändringar såvitt avser begränsning av lasttankars storlek anslutning av ytterligare 22 stater.

Texten till oljeskyddskonventionen finns intagen i prop. 1956:23 och texten till 1962 års ändringar i prop. 1963:161. Texten till 1969 och 1971 års ändringar återfinns i prop. 1972:38.

2.1.2 Oljeskyddskonventionen med 1962 års ändringar

Konventionens regler avser beständiga oljor, dvs. råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja, samt oljehaltig blandning vari sådan olja ingår med en oljekoncentration av minst en tiotusendel, dvs. 100 ppm² (*artikel I*). Konventionen äger tillämpning på tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och på andra fartyg som har en bruttodräktighet av minst 500 registerton (*artikel III*). Undantagna från konventionen är örlogsfartyg och andra fartyg när de används som marina hjälpfartyg. I fråga om dessa fartyg liksom i fråga om fartyg under de angivna tongränserna förbinder sig med-

² ppm = parts per million (miljondelar)

lemsstaterna dock att så långt det är rimligt och möjligt göra konventionens regler tillämpliga (artikel III).

Artikel III förbjuder uttömning av olja och oljehaltig blandning från fartyg inom förbjudna zoner. Till de förbjudna zonerna hör allt havsområde inom ett avstånd av 50 nautiska mil från närmaste land. Vidare finns ett flertal förbjudna zoner som ligger utanför de 50 nautiska milen. Bl. a. är efter 1962 års ändringar hela Östersjön och Nordsjön förbjudna zoner (Bilaga A till konventionen). Uttömning är emellertid inte förbjuden från andra fartyg än tankfartyg, när de är på väg till hamn som inte har passande mottagningsanordningar för olja. Genom 1962 års ändringar infördes också ett särskilt förbud för stora fartyg. För fartyg med en bruttodräktighet av 20 000 registerton eller mer, för vilka byggnadskontrakt tecknats den 18 maj 1967 eller senare – dvs. efter tidpunkten för ikraftträdandet av 1962 års ändringar – gäller sålunda i princip totalförbud mot utsläpp av olja eller oljehaltig blandning, alltså inte bara inom de förbjudna zonerna utan också inom övriga havsområden. Om det enligt befälhavarens bedömande föreligger särskilda omständigheter, som gör det oskäligt eller omöjligt att förvara oljan eller den oljehaltiga blandningen ombord, får oljan eller blandningen dock tömmas utanför förbjuden zon. Skälen för oljeutsläppet skall i sådant fall anmälas till regeringen i den stat till vilken fartyget hör. Regeringarna skall minst var tolfte månad lämna detaljerade uppgifter om sådana oljeutsläpp till IMCO.

Enligt *artikel IV* är uttömning av rester från rening eller klargöring av brännolja eller smörjolja undantagen från förbudet under förutsättning att sådan uttömning sker så långt från land som det är praktiskt möjligt. Förbudet gäller enligt *artikel V* ej heller för uttömning från ett fartygs rännstenar av oljehaltig blandning, som inte innehåller annan olja än smörjolja vilken har runnit eller läckt ut från fartygets maskinutrymmen.

Beträffande straffsatserna för överträdelse av förbud att utsläppa olja eller oljehaltig blandning utanför ett lands territorialvatten föreskrivs att straffskalan skall vara tillräckligt sträng för att avskräcka från dylika överträdelser. Vidare skall medlemsstat lämna uppgift till IMCO om straff som utdömts för sådan överträdelse (*artikel VI*).

I *artikel VII* sägs att fartyg skall vara försett med anordning av beskaffenhet att, i den mån det är skäligt och möjligt, hindra brännolja eller tjock dieselloja att rinna ner i rännsten. Sådan anordning behöver inte finnas om fartyget har effektiva medel att hindra att oljan i rännstenarna släpps ut i strid mot konventionen.

Artikel VIII innehåller bestämmelser om mottagningsanordningar i hamnar. Enligt artikeln skall medlemsstat vidta lämpliga åtgärder för att befordra tillkomsten av anordningar för mottagande i angivna fall av oljerester från fartyg. I den omfattning andra fartyg än tankfartyg har behov därav skall

hamnar vara utrustade med anordningar för mottagande, utan onödigt dröjsmål för fartygen, av olja eller sådana oljerester som finns kvar sedan huvuddelen av vattnet separerats från en oljehaltig blandning. Det överlämnas till vederbörande stat att bedöma i vilka hamnar mottagningsanordningar behövs. Oljelastningshamnar och reparationshamnar skall vara utrustade med anordningar, tillräckliga för mottagande av olja eller oljehaltiga blandningar, som efter separering finns kvar ombord i de fartyg som använder hamnarna.

Enligt *artikel IX* skall de flesta fartyg som omfattas av konventionen vara försedda med oljedagbok. Artikeln föreskriver i detalj hur dagboken skall föras. Syftet med föreskrifterna är att göra det möjligt för myndigheterna att kontrollera att konventionen efterlevs.

Enligt *artikel X* äger regeringen i fördragsslutande stat att hos regeringen i det land där fartyg är registrerat anmäla överträdelse av konventionen från fartygets sida oavsett var överträdelsen ägt rum. Om tillräckliga skäl föreligger, skall i fartygets hemland rättsligt förfarande i anledning av förseelsen inledas mot fartygets ägare och befälhavare. Resultatet av rättsligt förfarande mot fartygets ägare, redare eller befälhavare med anledning av konventionsöverträdelse, som av en regering har anmälts till en annan regering, skall meddelas förstnämnda regering och IMCO.

Härutöver innehåller konventionen bestämmelser om viss underrättelseplikt (*artikel XII*), om sättet för slitande av tvister (*artikel XIII*) och om ikraftträdande, ändring, uppsägning, undantag vid krigsförhållanden, m. m. (*artiklarna XIV–XXI*).

2.1.3 1969 års ändringar i oljeskyddskonventionen

Genom den beslutade nya lydelsen ändras konventionen väsentligt. Som princip införs totalförbud mot utsläpp av olja och av oljeblandning från fartyg som konventionen är tillämplig på. Utsläpp i havsområden utanför områden som svarar mot de nu förbjudna zonerna blir sålunda förbjudna också för fartyg med en bruttodräktighet som understiger 20 000 ton (*artikel III*). Vidare skärps förbudet genom att som oljehaltig blandning anses också blandning med den lägsta koncentration av olja (*artikel I*).

Från totalförbudet medges emellertid undantag i artikel III. Under gång får fartyg släppa ut viss kvantitet olja, men utsläppet skall ske så långt från land som möjligt och när det gäller tankfartyg minst 50 nautiska mil från närmaste land. Bestämmelserna är i fråga om tankfartyg utformade med hänsyn till de utsläpp av barlastvatten och tankspolvatten som anses vara ofrånkomliga vid tillämpning av load on top-systemet.

Villkoren för att olja skall få pumpas ut från fartyg utan hinder av hu-

vudregeln om totalförbud är något olika för tankfartyg och för andra fartyg.

I båda fallen är en förutsättning att fartyget är under gång vid utpumpningen. Härigenom samlas den utpumpade oljan inte i fläckar utan sprids över ett större vattenområde i så små mängder att den antas ej förorsaka någon skada. I båda fallen gäller också regler som begränsar mängden olja som får tömmas ut under fartygets gång. I fråga om tankfartyg är begränsningen knuten till både uttömningshastigheten och fartygets hastighet vid varje tillfälle. Detta framgår av definitionen i artikel I av uttrycket "momentan oljeuttömningshastighet". Med momentan oljeuttömningshastighet förstås oljeuttömningshastigheten i liter per timme vid vilket tillfälle som helst, dividerad med fartygets fart i knop vid samma tillfälle. Denna uttömningshastighet får enligt artikel III inte överstiga 60 liter per nautisk mil som fartyget tillryggalägger. Bestämmelsen om en maximikvantitet av 60 liter uttömd olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger är underbyggd av en rad omfattande prov. Enligt proven slås den oljesträmma som uppkommer vid sådan utpumpning sönder och sprids så snabbt att oljan efter mindre än fyra timmar inte kan upptäckas med blotta ögat vare sig från fartyg eller från flygplan. För tankfartygens del föreskrivs vidare att den sammanlagda mängd olja som töms ut under en barlastresa inte får överstiga 1/15 000 av fartygets totala lastkapacitet.

I fråga om andra fartyg än oljetankfartyg gäller att koncentrationen av olja i blandning som töms ut aldrig får överstiga 100 ppm.

Någon motsvarighet till undantagsregeln enligt 1962 års ändringar för fartyg på väg till hamn utan passande mottagningsanordningar finns inte i den nya texten.

Till artikel III har vidare fogats nya bestämmelser som upptar ytterligare två undantag för tankfartyg från det allmänna förbudet att tömma ut olja och oljehaltig blandning: Det första av dessa undantag gäller vattenbarlast i tankfartyg. Om barlasten förs i lasttank som tidigare har innehållit olja, blir barlastvattnet oljeförorenat. Därmed gäller de förut angivna reglerna för uttömning. Men har tanken rengjorts efter det att den senaste oljelaströms lossades, tillåts uttömning även om rengöringen inte har varit så effektiv att inget spår av olja finns i det utpumpade vattnet. Regeln har utformats så, att vattenbarlast får tömmas ut från lasttank under förutsättning att tanken har blivit så rengjord, att vattnet inte skulle lämna något synbart spår på vattenytan, om det en klar dag hade tömts från ett stillaliggande tankfartyg i lugnt vatten. Det andra undantaget avser uttömning av olja eller oljehaltig blandning från rännstenar i maskinutrymmen (slagvatten). De förut angivna reglerna för tankfartyg gäller inte i fråga om slagvatten. I stället gäller för slagvatten från tankfartyg samma regler som för oljeblandning från andra fartyg.

I artikel IV har gjorts den ändringen att bestämmelsen som tillåter viss

uttömning av rester från rening eller klargöring av brännolja eller smörjolja upphävs.

Undantaget i *artikel I* från uttömningsförbudet i fråga om blandning som inte innehåller annan olja än smörjolja från fartygs maskinutrymmen upphävs med hänsyn till de undantag som medges i *artikel III*.

Föreskrifter i *artikel VII* om anordning som hindrar brännolja och tung dieselolja att rinna ned i rännsten har ändrats så, att den inte anger särskilda slag av oljor utan allmänt talar om olja och därmed omfattar även t. ex. smörjolja.

Artikel IX ändras i samband med ändringar av formulären till oljedagbok, varvid bilaga B ersätts av en ny bilaga. I stort innebär ändringarna att all olja som tas ombord måste kunna redovisas antingen som lossad last eller som avlämnad i mottagningsanläggning i land eller som uttömd i överensstämmelse med undantagsreglerna i konventionen. Tidigare lydelse tar mera sikte på förekommande fall av oljeutsläpp i samband med tankrengöring, barlastning, m. m.

I fråga om *artikel X* har den ändringen gjorts att underrättelse skall lämnas till vederbörande regering och till IMCO också om de åtgärder som en anmälan om överträdelse av konventionen har lett till. Det förutsätts att underrättelse skall lämnas även om anmälan inte har föranlett någon åtgärd.

2.1.4 1971 års ändringar i oljeskyddskonventionen

Genom 1971 års ändringar har delar av de år 1969 ändrade artiklarna I och III fått ny lydelse. Till konventionen fogas en ny artikel VIa och en ny bilaga.

Ändringarna i *artiklarna I och III* är föranledda av särskilda hänsyn till Stora Barriärrevet, som ligger utanför Australiens nordöstra kust. Enligt 1969 års lydelse av *artikel I* betyder "närmaste land" i uttrycket "från närmaste land" den baslinje från vilken territorialhavet räknas. Enligt ändringen räknas avståndet från närmaste land utanför Australiens ostkust från en bruten linje som är bestämd av punkter som anges med längd- och breddgrader och befinner sig utanför revet. *Artikel III* i 1969 års lydelse föreskriver att utsläpp från andra fartyg än oljetankfartyg skall ske så långt från land som det är praktiskt möjligt. Enligt ändringen skall utsläppet ske så långt "från närmaste land" som det är praktiskt möjligt. Därmed skyddas revet för utsläpp även från andra fartyg än oljetankfartyg.

Artikel VIa och *den nya bilagan* rör storleken av lasttankar i tankfartyg m. m.

Huvudregeln enligt de nya bestämmelserna innebär att ett fartygs last-

tankar skall vara arrangerade så, att ett oljeutflöde från fartyget vid kollision eller grundstötning inte skall överstiga 30 000 m³. Storleken av s. k. centertankar och sidotankar får inte överstiga 50 000 m³ resp. 22 500 m³. Även lasttankarnas längd begränsas. För fartyg med större bruttodräktighet än ungefär 410 000 ton medges något större tankar och något större möjliga oljeutflöden enligt en proportionellt stigande kurva. Maximum för det tillåtna möjliga utflödet har satts vid 40 000 m³.

De nya reglerna är tillämpliga på tankfartyg för vilket byggnadskontrakt tecknats den dag då reglerna träder i kraft eller senare. Från två år efter ikraftträdandet gäller reglerna även för vissa tankfartyg för vilka byggnadskontrakt har tecknats före ikraftträdandet eller, om sådant kontrakt inte finns, på vilka kölen då är sträckt eller som då befinner sig på motsvarande byggnadsstadium. Reglerna är sålunda tillämpliga om sådant fartyg levereras efter den 1 januari 1977 eller, vid tidigare leverans, om byggnadskontrakt har tecknats efter den 1 januari 1972 eller, om byggnadskontrakt inte finns, kölen har sträckts eller fartyget befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium efter den 30 juni 1972.

För att göra det möjligt att kontrollera att reglerna om lasttankar efterlevs har i artikel VI a införts krav på särskilt certifikat för tankfartyg. Certifikatet skall utfärdas av behörig myndighet i vederbörande medlemsstat och innehålla uppgift om antingen att fartyget är konstruerat enligt de nya reglerna eller att reglerna inte är tillämpliga på fartyget. Medlemsstaten får inte tillåta att fartyget används till sjöfart om det saknar sådant certifikat. Vidare får medlemsstat vägra utländskt tankfartyg tillträde till hamn inom statens sjöterritorium och till utsjöterminal som lyder under statens regering, om de nya reglerna är tillämpliga och fartyget inte är konstruerat enligt dessa regler.

Med stöd av en regel i *artikel XVI* bestämde IMCO:s församlingsmöte då 1971 års konventionsändringar antogs att ändringarna om oljelasttankar är så viktiga att en medlemsstat som inte godkänner ändringarna inom 12 månader efter det att de har kommit i kraft skall upphöra att vara ansluten till konventionen.

2.2 1969 års ingreppskonvention

2.2.1 Inledning

Vid en konferens i Bryssel år 1969 antogs bl. a. en internationell konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja, 1969 års ingreppskonvention. Den syftar till att precisera kuststaternas befogenhet att på det fria havet ingripa mot utländskt fartyg för att förebygga förorening genom olja på grund av sjöolycka eller för att begränsa skadeverkningarna av sådan förorening.

Sverige har tillträtt ingreppskonventionen (prop. 1972:106, JoU 1972:62, rskr 1972:272).

• Ingreppskonventionen trädde i kraft den 6 maj 1975. Nitton stater hade i maj 1975 tillträtt konventionen.

Texten till ingreppskonventionen är intagen i prop. 1972:106.

2.2.2 Ingreppskonventionens innehåll

Artikel I fastslår att stat har rätt att på det fria havet vidta nödvändiga åtgärder för att förebygga, minska eller avvärja allvarlig och överhängande fara, som förorening av havsvattnet genom olja medför för statens kuster eller därtill knutna intressen. Även hot om sådan förorening berättigar staten att ingripa. Rätten att ingripa är begränsad till fall då förorening eller hot om förorening orsakas av sjöolycka eller åtgärder i samband med sådan olycka och då det är rimligt att anta att mycket allvarlig skada kan uppkomma. Åtgärder enligt konventionen får inte vidtas mot örlogsfartyg eller annat fartyg som ägs eller drivs av stat och som vid tillfället brukas endast i statlig icke-kommersiell tjänst (artikel I punkt 2).

Artikel II innehåller definitioner. Bl. a. sägs att med olja förstås råolja, brännolja, dieselolja och smörjolja. Med "därtill knutna intressen" menas sådana kuststatens intressen som omedelbart påverkas av sjöolyckan och som har samband med fiske eller annan verksamhet till sjöss vid kust, i hamn eller i flodmynning som utgör väsentlig inkomstkälla för berörda personer. "Därtill knutna intressen" innefattar också turistattraktioner i det berörda området, kustbefolkningens hälsa och områdets välbefinnande, däri inbegripet bevarandet av levande havstillgångar, både djurliv och växtlighet.

Artikel III innehåller närmare föreskrifter för stat som vidtar åtgärder enligt artikel I. Innan åtgärd vidtas, skall staten samråda med andra berörda stater, särskilt flaggstaten. Berörda fysiska och juridiska personer skall underrättas om de avsedda åtgärderna, och kuststaten skall beakta dessa personers synpunkter. Kuststaten får rådfråga sakkunniga. I ytterst brådskande fall får kuststaten omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, fastän staten inte har följt reglerna om samråd och underrättelse. I samband med sådana åtgärder skall staten göra största möjliga ansträngningar för att undvika fara för människoliv, för att bistå nödställda personer och för att underlätta fartygsbesättningars hemtransport. Staten skall vidare underrätta berörda stater, personer och IMCO:s generalsekreterare om de åtgärder som har vidtagits.

Artikel IV innehåller regler om en lista över sådana sakkunniga som avses i artikel III. Staterna kan föreslå namn till listan som förs av IMCO.

Artikel V föreskriver att åtgärder enligt artikel I skall anpassas till den inträffade eller hotande skadan. Åtgärderna får inte sträcka sig längre än som rimligen krävs för att det i artikel I angivna syftet skall nås.

Enligt *artikel VI* är fördragsslutande stat skyldig att lämna ersättning för skada som har uppkommit på grund av åtgärd som går längre än vad som är nödvändigt för att det i konventionen angivna syftet skall nås.

Artikel VII slår fast att konventionen inte inverkar på andra tillämpliga regler, om den inte särskilt anger det.

Artikel VIII behandlar situationen när tvist har uppkommit om huruvida vidtagna åtgärder står i strid med konventionen eller huruvida skadeståndsskyldighet föreligger och i sådant fall om skadeståndets storlek. På begäran av någon berörd stat skall tvistefrågan hänskjutas till förlikningsförfarande och, om detta inte leder till uppgörelse, till skiljemannaförfarande enligt bestämmelser som har intagits i en bilaga till konventionen. Förliknings- eller skiljemannaförfarande får inte avvisas av en stat enbart på den grunden att möjligheterna att få saken prövad av statens egna domstolar inte har utnyttjats till fullo.

Artiklarna IX och X innehåller regler om undertecknande och ratificering av konventionen och om anslutning. Enligt *artikel XI* träder konventionen i kraft 90 dagar efter det att femton stater har tillträtt den. För stat som godkänner konventionen senare finns en särskild ikraftträdanderegul.

I *artiklarna XII–XVII* finns bestämmelser om bl. a. uppsägning, konventionens giltighet i vissa territorier, ändring i konventionen, deposition och underrättelseskyldighet.

Bilagan till konventionen innehåller regler om förlikning och skiljedom. Reglerna skall följas, om inte parterna enas om annat. Förlikningsförfarandet sker inför en förlikningskommission och skiljemannaförfarandet inför en skiljenämnd. Både kommissionen och nämnden består av tre personer. Förlikningsman väljs från lista, som upprättats efter förslag av staterna och förs av IMCO. I en del fall väljs även skiljeman från sådan lista. Tredje part får delta i förhandlingarna, om de ursprungliga parterna medger det. Kommissionen/nämnden fastställer själv förhandlingsregler. Part är skyldig att underlätta kommissionens/nämndens arbete bl. a. genom att tillhandahålla handlingar och upplysningar och genom att bereda kommissionen/nämnden tillträde till partens territorium för att höra vittnen och sakkunniga eller för att företa syn på platsen. Vid omröstning bestäms beslutets innehåll av den mening som företräds av flertalet av kommissionens/nämndens medlemmar.

Kapitel I handlar om förlikningsförfarandet. Förlikningskommission tillsätts när en part med stöd av *artikel VIII* i konventionen begär förlikning. Kommissionen har till uppgift att söka klargöra tvistefrågorna och att söka förlika parterna. Den lämnar parterna en motiverad rekommendation till lösning av tvisten. Förlikningsförfarandet anses inte ha lyckats, om parterna inte inom viss tid har godkänt rekommendationen eller om kommissionen inte har meddelat någon rekommendation inom ett år.

I kapitel II ges regler om skiljedom. Sådan kan begäras inom viss tid, om förlikningsförfarandet inte lyckas. I skiljedomens skall skälen anges. Skiljedomens är slutlig och kan inte överklagas. Däremot kan tvist om tolkning av skiljedomens underställas prövning av skiljenämnd.

3 Gällande bestämmelser

3.1 Lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, m. m.

Bestämmelser om förbud m. m. mot utsläpp från fartyg av olja, oljehaltig blandning och annat avfall som härrör från fartygs drift finns i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad senast 1975:149, i det följande benämnd 1972 års lag) och i kungörelsen (1972:278) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad 1975:151, i det följande benämnd 1972 års kungörelse). Lagstiftningen bygger på oljeskyddskonventionen med däri fram t. o. m. år 1971 beslutade ändringar.

Enligt 1 § 1972 års lag får olja inte tömmas ut från fartyg inom Sveriges sjöterritorium. Även utflöde av olja från fartyg inom sjöterritoriet skall förhindras så långt det är möjligt. I fråga om tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton gäller bestämmelserna i lagen även på det fria havet. Därutöver föreskrivs i 2 § 1972 års kungörelse att bestämmelserna skall tillämpas också i fråga om svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet under 150 registerton och i fråga om annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet under 500 registerton och en maskinstyrka av minst 400 effektiva hästkrafter. Sjöfartsverket får dock medge undantag från bestämmelserna i 2 § 1972 års kungörelse.

I 2 § 1972 års lag anges vissa undantag från förbudet att tömma ut olja från fartyg. Enligt denna paragraf får på det fria havet tömmas ut

1. oljehaltig blandning från annat fartyg än tankfartyg under förutsättning att

fartyget är under gång,

blandningen aldrig töms ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger,

oljan utgör mindre än en tiotusendel av blandningen, och

uttömningen sker så långt från närmaste land som omständigheterna medger,

2. slagvatten innehållande olja som har runnit eller läckt från utrymme för framdrivningsmaskineri i tankfartyg, om vattnet töms ut under de förutsättningar som anges under 1,

3. annan olja från tankfartyg än som avses under 2 under förutsättning att

fartyget är under gång,

oljan aldrig töms ut med större hastighet än som svarar mot 60 liter olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger,

den sammanlagda mängd olja som töms ut under en barlastresa ej överstiger en femtontusendel av fartygets lastförmåga, och

fartyget befinner sig minst 50 nautiska mil från närmaste land.

Med olja förstås enligt 3 § 1972 års lag råolja, smörjolja, dieselolja och annan brännolja enligt bestämmelser som meddelas av regeringen. Med

oljehaltig blandning avses varje blandning som innehåller olja.

I fråga om förbud mot utsläpp av annat avfall som härrör från fartygs drift än olja meddelas enligt 4 § 1972 års kungörelse föreskrifter av chefen för marinen när det gäller örlogsfartyg och av statens naturvårdsverk när det gäller andra fartyg. De båda myndigheterna skall därvid samråda med varandra samt med socialstyrelsen och sjöfartsverket. Enligt motivuttalanden avses med uttrycket "fartygs drift" fartygs normala användning. Bestämmelsen medger att föreskrifter meddelas inte bara om utsläpp av avfall från fartygs framdrivning utan även om utsläpp av exempelvis sopor, toalettavfall och avfall från annan last än olja i lagens mening, såsom kemikalier och kemikalierester. För tiden till dess föreskrifter härom har trätt i kraft gäller enligt punkt 4 övergångsbestämmelserna till 1972 års kungörelse som föreskrifter sådana länsstyrelsebeslut som har meddelats med stöd av 3 § kungörelsen (1958:191) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 6 april 1956 (nr 86) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Lagen benämns i fortsättningen 1956 års lag och kungörelsen 1958 års kungörelse (3 § 1958 års kungörelse ändrad senast 1968:116).

Bestämmelserna i 5–7 §§ 1972 års lag och 5–8 §§ 1972 års kungörelse handlar om bl. a. fartygs konstruktion och utrustning för att förebygga eller begränsa vattenförorening och om certifikat som visar att sådana bestämmelser är uppfyllda. Av bestämmelserna framgår bl. a. följande.

Föreskrifter i fråga om fartygs konstruktion och utrustning och i fråga om certifikat som avses i artikel VI a i oljeskyddskonventionen (enligt 1971 års ändringar) meddelas av sjöfartsverket efter samråd med statens naturvårdsverk.

Svenskt fartyg får användas till sjöfart endast om det är konstruerat och utrustat enligt nyss nämnda föreskrifter. Vidare gäller att svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton inte får användas till sjöfart, om det saknar föreskrivet certifikat.

Tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton får inte anlöpa eller uppehålla sig inom sådan del av Sveriges sjöterritorium eller sådan lastnings- eller lossningsplats till sjöss under svensk kontroll som sjöfartsverket har bestämt, om fartyget saknar föreskrivet certifikat eller motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet. Sjöfartsverket får dock medge undantag från förbudet, om det på annat sätt visas att fartyget uppfyller fordringarna enligt artikel VI a i oljeskyddskonventionen eller om eljest särskilda skäl föreligger. Det bör anmärkas att – för tiden till dess artikel VI a i konventionen trätt i kraft – bestämmelserna gäller utländskt fartyg endast om det hör hemma i land som redan tillämpar artikeln (punkt 5 övergångsbestämmelserna till 1972 års kungörelse).

Svenskt fartyg får inte föra vatten i bränsletank. Sjöfartsverket får dock medge undantag från förbudet.

I 8 § 1972 års lag och 9 och 14 §§ 1972 års kungörelse finns bestämmelser

om oljedagbok. Enligt dessa bestämmelser skall på svenskt tankfartyg och på annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton, för vilket olja används som bränsle för framdrivningen, av befälhavaren eller under hans tillsyn föras oljedagbok enligt föreskrifter som meddelas av sjöfartsverket efter samråd med tullverket. För kontrollen av oljedagböckerna meddelar sjöfartsverket anvisningar efter samråd med rikspolisstyrelsen och tullverket.

Föreskrifter ges i 9 och 10 §§ 1972 års lag och 10 § 1972 års kungörelse om mottagningsstationer. I 9 § föreskrivs att anläggning eller anordning för mottagande av oljerester och oljehaltig blandning från fartyg skall finnas i allmän hamn som regeringen bestämmer. Underlåter hamnägare att inrätta eller driva anläggning eller anordning får enligt 10 § lagen regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer på ägarens bekostnad inrätta eller driva anläggningen eller anordningen. Enligt 10 § första stycket kungörelsen skall mottagningsanläggning finnas i allmän hamn i Luleå, Stockholm, Norrköping, Malmö, Helsingborg och Göteborg. I allmän hamn i Piteå, Skellefteå, Umeå, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn, Gävle, Södertälje, Oskarshamn, Kalmar, Visby, Slite, Karlskrona, Trelleborg, Landskrona, Falkenberg, Lidköping, Karlstad, Kristinehamn, Västerås och Köping skall enligt andra stycket samma paragraf finnas anordning av enklare slag, som kan ta emot begränsade mängder oljerester från fartyg. Föreskrifter om anläggning och anordning meddelas enligt tredje stycket samma paragraf av sjöfartsverket.

Bestämmelser om särskilda åtgärder mot förorening, bl. a. förbud och förelägganden som är påkallade för att hindra eller begränsa utsläpp, finns i 11, 12, 13 och 14 §§ 1972 års lag och 11 och 12 §§ 1972 års kungörelse. De åtgärder som kan vidtas är

1. förbud mot fartygets avgång eller vidare resa,
2. förbud att använda viss utrustning,
3. föreläggande att fartyget skall följa viss färdväg,
4. föreläggande att fartyget skall anlöpa eller avgå från viss hamn eller annan uppehållsplats,
5. föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift,
6. föreläggande att läktra olja eller annat som är skadligt,
7. föreläggande om att lastning, lossning, läktring eller bunkring skall avbrytas,
8. föreläggande om annan åtgärd för att hindra eller begränsa utsläpp av olja eller annat som är skadligt.

I nämnda bestämmelser anges vidare vilken myndighet – i första hand sjöfartsverket – som äger meddela föreläggande och förbud och vilken åtgärd som kan vidtas om någon underlåter att inom förelagd tid vidta åtgärd som åligger honom enligt beslut.

I 15–26 §§ 1972 års lag och 13–16 §§ 1972 års kungörelse finns bestämmelser om tillsyn över lagens efterlevnad samt om besvär, ansvar m. m.

I den mån inte annat är föreskrivet utövas tillsynen över efterlevnaden av lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna av chefen för marinen i fråga om örlogsfartyg och av sjöfartsverket i fråga om andra fartyg (13 § 1972 års kungörelse).

1972 års lag trädde i kraft den 1 juli 1972. För tiden till dess 1969 års ändringar i oljeskyddskonventionen träder i kraft gäller dock 2 § 1972 års lag i fråga om utländskt fartyg endast om det hör hemma i land som redan tillämpar de ändrade konventionsreglerna. I fråga om utsläpp av olja från annat utländskt fartyg äger enligt punkt 3 övergångsbestämmelserna till 1972 års kungörelse för samma tid vissa äldre bestämmelser motsvarande tillämpning, nämligen 2 § 1956 års lag (2 § ändrad senast 1967:653), 1 § 1958 års kungörelse (1 § ändrad 1967:126) och bilagan till samma kungörelse (bilagan ändrad senast 1970:521).

I 1 § första stycket 1958 års kungörelse föreskrivs att från svenskt tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat svenskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton inte får tömmas ut olja i vattenområde inom vissa förbjudna zoner, som finns angivna i den till kungörelsen fogade bilagan (bl. a. hela Nordsjön, Östersjön och Bottnhavet samt därutöver allt havsområde inom ett avstånd av 50 nautiska mil från närmaste land). Vidare föreskrivs i 1 § andra stycket i fråga om vissa större svenska fartyg – fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000 registerton, för vilka byggnadskontrakt tecknats den 18 maj 1967 eller senare – att olja inte heller, utom i undantagsfall, får tömmas i vattenområde utanför de förbjudna zonerna.

I 2 § 1956 års lag finns vissa undantagsbestämmelser som enligt punkt 3 övergångsbestämmelserna till 1972 års kungörelse är tillämpliga också på nyss nämnda förbud, när de enligt samma övergångsbestämmelser tillämpas på utländskt fartyg. Detta innebär att uttömning får ske av

a) oljehaltigt slagvatten om vattnet inte innehåller annan olja än smörjolja, som runnit eller läckt ut från fartygets maskinutrymmen,

b) bottensats, som utgörs av rester från rening av brännolja eller smörjolja, om uttömningen sker så långt från land som omständigheterna medger.

3.2 Lagen om förbud mot dumpning av avfall i vatten

Enligt lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten (ändrad 1972:277) är det förbjudet att inom landets sjöterritorium från fartyg, luftfartyg eller annat transportmedel släppa ut (dumpa) avfall, vare sig det är fast ämne, vätska eller gas. Dumpning får inte heller ske från svenskt fartyg eller luftfartyg i det fria havet. Vidare föreskrivs i lagen att avfall som är avsett att dumpas i det fria havet inte får föras ut ur landet (1 §). Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan medge undantag från dumpningsförbudet i 1 §, om dumpningen kan ske

utan olägenhet från miljöskyddssynpunkt (3 § första stycket). Lagen är inte tillämplig på sådant utsläppande av olja eller oljehaltig blandning som avses i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg eller på avfall som härrör från fartygs drift (2 §).

3.3 Miljöskyddslagen m. m.

Miljöskyddslagen (1969:387, omtryckt 1972:782, ändrad senast 1975:461) är tillämplig på bl. a. utsläpp i vattenområde av avloppsvatten eller fast ämne från anläggning. Lagen gäller dock inte beträffande sådant utsläpp av avfall som avses i lagen om förbud mot dumpning av avfall i vatten. Med avloppsvatten avses i miljöskyddslagen bl. a. spillvatten eller annan flytande orenlighet. Åtgärd som omfattas av lagen kallas miljöfarlig verksamhet (1 och 3 §§). Utöver bestämmelserna i lagen gäller om miljöfarlig verksamhet vad som föreskrivs i hälsovårds-, byggnads- och naturvårdslagstiftning eller i annan lagstiftning (2 § första stycket).

För miljöfarlig verksamhet skall väljas sådan plats att ändamålet kan vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad (4 §). Den som utövar eller ämnar utöva miljöfarlig verksamhet skall vidta de skyddsåtgärder, låta den begränsning av verksamheten och iakttä de försiktighetsmått i övrigt som skäligen kan krävas för att förebygga eller avhjälpa olägenhet. Omfattningen av dessa åligganden skall bedömas med utgångspunkt från vad som är tekniskt möjligt vid verksamhet av det slag som är i fråga och med beaktande av såväl allmänna som enskilda intressen. Vid avvägningen mellan olika intressen skall särskild hänsyn tas till dels beskaflenhet av område som kan bli utsatt för störning och betydelsen av störningens verkningar, dels nyttan av verksamheten, kostnaden för skyddsåtgärd och den ekonomiska verkan i övrigt av försiktighetsmått som kommer i fråga (5 §).

Den som utövar eller ämnar utöva miljöfarlig verksamhet kan hos koncessionsnämnden för miljöskydd ansöka om tillstånd till verksamheten (9 § första stycket). Kungl. Maj:t har med stöd av bemyndigande i 10 § i stor utsträckning föreskrivit koncessionsplikt, dvs. skyldighet att inhämta tillstånd. I tillståndsbeslut skall enligt 18 § första stycket noggrant anges den miljöfarliga verksamhet som tillståndet avser och de villkor som skall gälla. 2 § miljöskyddskungörelsen (1969:388, ändrad senast 1975:347) innehåller en uppräknin i 38 punkter av olika slag av fabriker och andra inrättningar som inte får anläggas utan tillstånd eller utan dispens från koncessionsplikten. Enligt denna paragraf får bl. a. upplag eller anläggning för behandling av oljeavfall, kemiskt avfall eller annat specialavfall inte anläggas utan tillstånd av koncessionsnämnden eller dispens av statens naturvårdsverk eller i vissa fall av länsstyrelsen. Vidare får enligt 7 § miljöskyddskungörelsen fast avfall eller annat fast ämne från bl. a. anläggning inte släppas ut i vattenområde utan tillstånd eller dispens från koncessionsplikten, om det inte

är uppenbart att det kan ske utan olägenhet av betydelse från hälso- eller naturvårdssynpunkt eller med hänsyn till annat allmänt intresse. Bestämmelsen äger motsvarande tillämpning i fråga om uppläggande av fast ämne så att vattenområde kan förorenas.

Till skydd mot miljöfarlig verksamhet som kan medföra fara för allmänna intressen skall tillsyn utövas av naturvårdsverket och länsstyrelserna (38 § miljöskyddslagen).

3.4 Lagen om hälso- och miljöfarliga varor, m. m.

Bestämmelser om hantering m. m. av vissa kategorier farliga varor finns i lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor (ändrad 1975:340) och i kungörelsen (1973:334) om hälso- och miljöfarliga varor (ändrad senast 1975:465). Med hälso- och miljöfarlig vara avses enligt lagen dels ämne eller beredning som med hänsyn till sina kemiska eller fysikalisk-kemiska egenskaper och hantering kan befaras medföra skada på människor eller i miljön, dels vara som innehåller eller behandlats med ämne eller beredning av nyss nämnda slag, om varan därigenom och med hänsyn till sin hantering kan befaras medföra skada på människor eller i miljön. Beteckningen "vara" har i sammanhanget en juridisk-teknisk funktion och innebär inte detsamma som "vara" i kommersiell mening. Med hälso- och miljöfarlig vara avses sålunda även avfall som kan befaras medföra hälso- och miljörisker. Om det är av särskild betydelse från hälso- eller miljöskyddssynpunkt, får regeringen föreskriva att vad som i lagen sägs om hälso- och miljöfarlig vara skall gälla även i fråga om annan vara (1 §). Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan också förordna om undantag från lagens tillämpning i fråga om visst varuslag eller viss hantering eller import (4 § första stycket).

Lagen innehåller i sina huvuddrag dels grundläggande bestämmelser om tillverkning, försäljning och annan hantering – t. ex. transport, omhändertagande, destruktion och konvertering – och om import av hälso- och miljöfarliga varor, dels bemyndiganden för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att ingripa mot hälso- och miljöfarliga varor.

Enligt lagen skall den som hanterar eller importerar hälso- och miljöfarlig vara vidta de åtgärder och iakttä de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att hindra eller motverka att varan får skadliga verkningar på människor eller i miljön. Särskilt anges att tillverkare och importörer noggrant skall undersöka varans sammansättning och egenskaper i övrigt från hälso- och miljöskyddssynpunkt. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan meddela särskilda föreskrifter om försiktighetsmått m. m. (5 §). Om det behövs från hälso- eller miljöskyddssynpunkt, kan vidare föreskrivas att visst slag av hälso- och miljöfarlig vara får hanteras eller importeras endast efter särskilt tillstånd eller att för hantering eller import av sådan vara skall gälla annat särskilt villkor (6 §). Är det av särskild betydelse från

hälso- eller miljöskyddssynpunkt, kan hantering eller import av hälso- och miljöfarlig vara av visst slag förbjudas (7 §). Statens naturvårdsverk och arbetarskyddsstyrelsen utövar inom resp. verksamhetsområde den centrala tillsynen över efterlevnaden av lagen och med stöd av lagen meddelade föreskrifter. I fråga om transport av hälso- och miljöfarlig vara med luftfartyg eller fartyg utövas dock tillsynen av vederbörande centrala myndighet, dvs. luftfartsverket resp. sjöfartsverket (58 § kungörelsen).

För prövning av frågor som avses i lagen finns ett särskilt organ, produktkontrollnämnden, som i administrativt hänseende är knutet till naturvårdsverket. Denna nämnd är – utom i fråga om transporter med luftfartyg, fartyg eller järnväg – självständigt beslutande när det gäller tillämpningen av lagstiftningen. Enligt 52 § kungörelsen kan nämnden föreskriva att hälso- och miljöfarlig vara eller avfallsprodukt av sådan vara får destrueras, konverteras eller på annat sätt omhändertas endast efter särskilt tillstånd av nämnden. I fråga om transport med luftfartyg, fartyg eller järnväg gäller enligt 56 § första stycket kungörelsen att vissa uppgifter – bl. a. meddelande av föreskrifter om försiktighetsmått m. m. – som eljest ankommer på produktkontrollnämnden skall åligga vederbörande centrala förvaltningsmyndighet. Denna myndighet kan vidare enligt andra stycket samma paragraf föreskriva att transport får ske endast efter särskilt tillstånd eller, om det är av särskild betydelse från hälso- eller miljöskyddssynpunkt, förbjuda transport. Därutöver åligger det den centrala förvaltningsmyndigheten att meddela ytterligare föreskrifter för tillämpningen av lagstiftningen (64 § kungörelsen).

I sammanhanget bör nämnas att i fråga om visst kemiskt avfall, bl. a. oljeavfall, särskilda bestämmelser om tillstånd till transportverksamhet, slutligt omhändertagande, m. m. finns i förordningen (1975:346) om miljöfarligt avfall.

3.5 Kommunala renhållningslagen, m. m.

I 4 § kommunala renhållningslagen (1970:892, ändrad senast 1975:338) finns bestämmelser om det s. k. kommunala renhållningsmonopolet.

Enligt 4 § första stycket kommunala renhållningslagen är kommun skyldig att till allmän avstjälningsplats eller allmän destruktionsanläggning forsla orenlighet som härrör från hushåll samt hushållsavfall och därmed jämförligt avfall, om inte regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer föreskriver annat. Enligt 4 § andra stycket får kommun genom föreskrift i lokal hälsovårdsordning utvidga renhållningsmonopolet till att omfatta vid bebyggelse förekommande annan orenlighet eller annat avfall än som avses i paragrafens första stycke. Skall orenlighet och avfall forslas bort genom kommunens försorg, får annan person än den kommunen anlitat för detta ändamål inte ta befattning därmed (4 § tredje stycket).

I anslutning härtill bör framhållas att riksdagen numera antagit förslag

som framlagts av regeringen i prop. 1975:32 om bl. a. lag om ändring i kommunala renhållningslagen och om inrättande av ett företag för att behandla miljöfarligt avfall (JoU 1975:10, rskr 1975:161). Riksdagens beslut innebär bl. a. att regeringen med stöd av ett bemyndigande i kommunala renhållningslagen kommer att kunna meddela föreskrifter om införande av kommunalt renhållningsmonopol avseende bl. a. kemiskt avfall (t. ex. oljeavfall) i kommunerna. Lagen om ändring i kommunala renhållningslagen träder i kraft den 1 juli 1975. Utvidgningen av renhållningsmonopolet avses ske allteftersom kommunerna hinner vidta behövliga förberedelser och förutsätts vara genomförd inom en femårsperiod. Bland de åtgärder som skall vidtas kan nämnas bildandet av ett landsomfattande behandlingsföretag – vari staten har majoritetsinflytande – vilket skall ha till uppgift att bl. a. oskadliggöra kemiskt avfall. I sammanhanget bör särskilt framhållas att föredraganden på s. 53 i propositionen anfört att den reglering som förordas i fråga om hanteringen av miljöfarligt avfall inte innefattar ställningstaganden beträffande de åtgärder som kan behöva vidtas med anledning av Sveriges tillträde till havsföroreningskonventionen och Östersjökonventionen utan att denna fråga får prövas i samband med att frågan om ratificering av konventionerna underställs riksdagen.

Kommunens rätt att ta ut avgifter för renhållningen regleras i lagen (1965:54) om kommunala renhållningsavgifter (ändrad 1970:894). Regleringen innebär i huvudsak följande. Kommunen äger enligt 1 § besluta att avgift skall utgå för bortforsling, omhändertagande och oskadliggörande av orenlighet och avfall som uppsamlas inom kommunen enligt kommunala renhållningslagen eller hälsovårdsstadgan (1958:663, ändrad senast 1975:339). Avgiften skall vara årlig eller på annat sätt periodisk. Den skall bestämmas till högst det belopp som motsvarar nödvändiga kostnader för förräntning av använda medel, för förnyelse och underhåll av anläggningar och utrustning samt för driften. Från kostnaderna skall dras av vad som kan beräknas belöpa på användning av anläggning eller utrustning för annat ändamål än renhållning (2 § första stycket). Avgiften skall utgå enligt taxa som fastställs av kommunens fullmäktige (3 § första stycket).

Bestämmelser om hamnavgifter o. d. finns i kungörelsen (1950:152) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter (ändrad 1973:1055).

4 1973 års internationella havsföroreningskonferens och 1974 års miljövårdskonferens om Östersjön

4.1 Inledning

Vid en internationell havsföroreningskonferens, som hölls i London hösten 1973, antogs dels en internationell konvention till förhindrande av förorening från fartyg, havsföroreningskonventionen, dels ett protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja, ingreppsprotokollet, dels 26 resolutioner.

Havsföroreningskonventionen innehåller inte bara, som oljeskyddskonventionen, regler om olja utan också om kemikalier, förpackat farligt gods, toalettavfall och fast avfall. Genom protokollet utvidgas 1969 års ingreppskonvention så att det blir möjligt att ingripa också när allvarig och överhängande fara föreligger för förorening genom annat skadligt ämne än olja.

I maj 1975 hade havsföroreningskonventionen tillträtts av Jordanien.

Sverige har undertecknat havsföroreningskonventionen och ingreppsprotokollet med förbehåll för ratificering.

Texten till konventionen och protokollet på engelska språket och i översättning till svenska bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilagor 1 och 2*.

På Finlands initiativ förbereddes en särskild konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (Östersjökonventionen) parallellt med arbetet på havsföroreningskonventionen. Arbetet på Östersjökonventionen avslutades vid en miljövårdskonferens om Östersjön som hölls i Helsingfors i mars 1974. Vid konferensen undertecknades Östersjökonventionen av representanter för områdets sju stater – Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Polen, Sovjetunionen, Sverige och Tyska Demokratiska Republiken. I konventionen ingår 29 artiklar och sex bilagor. Konventionen, som omfattar de olika formerna av och källorna till förorening, har till syfte att minska den förorening som orsakas av ämnen som härrör från områdena kring Östersjön och från sjöfarten. Konventionen gäller också förorening genom luftburna ämnen.

Min redogörelse för Östersjökonventionens innehåll kommer att begränsas till de bestämmelser som rör förorening från fartyg. Huvuddelen av konventionens bestämmelser om förorening från fartyg har tagits upp i bilaga IV till konventionen. Dessa bestämmelser ansluter sig så gott som ordagrant till vissa bestämmelser i bilagorna till havsföroreningskonventionen. I min redogörelse för sistnämnda bilagor kan jag därför inskränka mig till att peka på förekommande olikheter. I bilaga VI till Östersjökonventionen behandlas samarbetet mellan Östersjöstaterna vid bekämpning av havsföroreningar. Också en del av dessa bestämmelser är direkta motsvarigheter till bestämmelser i havsföroreningskonventionen. Bilagorna IV och VI – på engelska

språket och i översättning till svenska – bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*. Beträffande innehållet i Östersjökonventionen i övrigt får jag hänvisa till prop. 1975/76:6.

4.2 Havsföroreningskonventionen

Havsföroreningskonventionen är uppbyggd som en ramkonvention. De allmänna bestämmelserna finns i artiklarna och de tekniska bestämmelserna i fem bilagor. Till konventionen har dessutom fogats två protokoll som innehåller närmare bestämmelser om rapportering av föroreningsincidenter, dvs. händelser som medför eller kan befaras medföra utsläpp i havet av skadligt ämne eller utflöden som innehåller sådana ämnen, och om skiljedomsförfarande.

Enligt *artikel 1* förbinder sig de fördragsslutande parterna att tillämpa bestämmelserna i konventionen och dess bilagor för att förhindra förorening av den marina miljön genom utsläpp från fartyg av skadliga ämnen och utflöden som innehåller sådana ämnen.

Artikel 2 innehåller definitioner. Med "skadligt ämne" avses i konventionen varje ämne som, om det tillförs havet, kan innebära risker för människors hälsa eller vara skadligt för levande tillgångar och den marina faunan och floran eller skada skönhets- och rekreationsvärden eller störa annat behörigt utnyttjande av havet. Med "fartyg" avses fartyg av alla slag som användes i havsmiljön. Begreppet omfattar även härplansbåtar, svävarer, undervattensfartyg, flytande farkoster och fasta eller flytande plattformar. Av definitionen av begreppet "utsläpp" framgår att konventionen avser utsläpp av alla slag, oavsett hur de orsakats, med undantag dock av utsläpp, som utgör dumpning enligt 1972 års konvention om förhindrande av havsförorening till följd av dumpning av avfall, och med undantag av sådana utsläpp av skadliga ämnen som direkt orsakas av utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad bearbetning av havsbottnens mineraltillgångar. Undantagna från konventionen är vidare utsläpp av skadliga ämnen i och för vetenskaplig forskning angående bekämpning eller kontroll av förorening. I artikel 2 definieras också begreppet "administration". Med ett fartygs administration menas sålunda i princip regeringen i den stat vars flagga fartyget är berättigat att föra.

Konventionen är enligt *artikel 3* tillämplig på fartyg som är berättigade att föra en fördragsslutande stats flagga och på sådana fartyg som inte är berättigade att föra en fördragsslutande stats flagga men står under en sådan stats överhöghet. Konventionens bestämmelser gäller dock inte i fråga om örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en stat och som används endast i statlig icke-kommersiell tjänst. De fördragsslutande staterna förbinder sig dock att tillse att sådana fartyg så långt som möjligt uppträder i överensstämmelse med konventionen.

I artiklarna 4–6 ges vissa regler om överträdelse av konventionsbestämmelserna, om inspektion och om verkställande av konventionen.

I *artikel 4* föreskrivs sålunda att stater i fråga om fartyg som är berättigade att föra statens flagga eller som eljest står under statens överhöghet – flaggstater – skall meddela förbud mot överträdelse av konventionsbestämmelserna och föreskriva påföljder för sådana överträdelse, oberoende av var de inträffar. Underrättas flaggstat om att något av dess fartyg överträtt en konventionsbestämmelse och finner den att tillräckliga bevis föreligger för påståendet, skall den se till att ett rättsligt förfarande inleds så snart som möjligt. Vidare föreskrivs i artikel 4 att överträdelse av konventionsbestämmelserna inom en fördragsslutande stats jurisdiktion skall vara förbjudna och belagda med påföljder i den statens – kuststatens – lag. När en sådan överträdelse inträffar skall kuststaten antingen se till att ett rättsligt förfarande inleds i enlighet med dess lag eller tillhandahålla flaggstaten upplysningar och bevis om överträdelsen. Den stat som lämnat upplysningar eller bevis till flaggstaten skall av denna informeras om de åtgärder som vidtagits med anledning härav. I en särskild punkt i artikeln inskräps att straff som föreskrivs i en fördragsslutande parts lag för överträdelse av konventionens bestämmelser skall vara tillräckligt stränga för att avskräcka från sådana överträdelse och att de skall vara lika stränga oavsett var överträdelsen sker.

Artikel 5 inleds med grundläggande regler om certifikat som utfärdas för fartyg enligt regler i bilagorna I, II eller IV till konventionen. Sådana certifikat avser fartygens konstruktion och utrustning, och de skall enligt artikel 5, om de är utfärdade av en fördragsslutande part, godtas av övriga fördragsslutande parter och tillerkännas samma giltighet som certifikat som de själva har utfärdat.

Enligt *artikel 6* punkt 1 skall de fördragsslutande parterna samarbeta för att upptäcka och beivra överträdelse av konventionens bestämmelser.

Regler om inspektion av fartyg i fördragsslutande parts hamnar och utsjöterminaler finns både i artikel 5 och i artikel 6. Sålunda får på nämnda platser inspektion ske av fartyg som skall föra certifikat. Inspektionen skall begränsas till fastställande av att giltigt certifikat finns ombord men får gå längre, om det finns klara skäl att anta att fartygets tillstånd eller utrustning i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikatet (artikel 5 punkt 2). Vidare får fartyg som konventionen är tillämplig på inspekteras på angivna platser för att fastställa om skadliga ämnen släppts ut i strid mot konventionen (artikel 6 punkt 1). Sådan inspektion får också ske på begäran av en annan fördragsslutande part (artikel 6 punkt 5).

Om fartyg inte medför giltigt certifikat eller om inspektion visat att konventionens utsläppsregler överträtts, skall flaggstaten underrättas (artikel 5 punkt 3, artikel 6 punkt 2). Flaggstaten skall vidare underrättas om fördragsslutande stat nekar ett utländskt fartyg tillträde till någon av sina hamnar eller utsjöterminaler eller vidtar annan åtgärd mot sådant fartyg därför att

fartyget inte uppfyller bestämmelserna i konventionen (artikel 5 punkt 3). I det fall att ett fartygs tillstånd eller utrustning i väsentliga avseenden avviker från uppgifterna i certifikatet eller att giltigt certifikat inte förs på fartyget är enligt artikel 5 punkt 2 den fördragsslutande part som utfört inspektion av fartyget skyldig att se till att fartyget inte avgår förrän detta kan ske utan att fartyget utgör ett oskäligt hot om skada på den marina miljön. Fartyget får dock tillåtas gå till närmaste lämpliga reparationsvarv.

I linje med de fördragsslutande parternas skyldighet att samarbeta för att upptäcka och beivra överträdelser av konventionens bestämmelser ligger föreskrifterna i artikel 6 punkterna 3 och 4, enligt vilka det åligger dels varje fördragsslutande part att till flaggstaten överlämna bevis för att fartyg överträtt konventionens utsläppsbestämmelser, dels flaggstaten att undersöka sådana fall och, om tillräckliga bevis föreligger, se till att ett rättsligt förfarande inleds i enlighet med dess lag. Flaggstaten skall underrätta den som rapporterat överträdelser och IMCO om vidtagna åtgärder.

Enligt *artikel 7* är ett fartyg, som otillbörligt kvarhålls eller försenas på grund av åtgärd enligt artikel 4, 5 eller 6 i konventionen, berättigat till ersättning för uppkommen förlust eller skada.

Artikel 8 innehåller grundläggande bestämmelser om rapportering av föroreningsincidenter. De närmare föreskrifterna om denna rapportering ges i det vid konventionen fogade protokoll I. I artikel 8 föreskrivs att varje fördragsslutande part skall ha en lämplig organisation som mottar och bearbetar rapporter om incidenter och att inkomna rapporter omedelbart skall vidarebefordras till flaggstaten och varje stat som kan komma att beröras.

Konventionen ersätter – när den träder i kraft – den reviderade oljeskyddskonventionen såvitt avser förhållandet mellan fördragsslutande parter som är bundna av sistnämnda konvention (*artikel 9*).

Twist mellan fördragsslutande parter beträffande tolkningen eller tillämpningen av konventionen skall enligt *artikel 10* slitas genom skiljedom, om parterna inte kommer överens om annat. Närmare föreskrifter om skiljeförfarande finns i protokoll II.

Artikel 11 handlar om informationer som fördragsslutande parter skall tillhandahålla IMCO, bl. a. om anordningar för mottagande av föroreningar, och som organisationen därefter skall delge övriga parter.

Enligt *artikel 12* skall flaggstat verkställa undersökning av varje olycka som drabbar dess fartyg när sådan olycka har orsakat en större skadlig effekt på den marina miljön.

Regler om tillträde till konventionen, om möjligheten att därvid utesluta vissa bilagor och om konventionens ikraftträdande har tagits upp i artiklarna 13–15. Enligt *artikel 13* var konventionen öppen för undertecknande – med eller utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande – under tiden 15 januari 1974–31 december 1974 och står därefter öppen för avslutning. Stat kan bli fördragsslutande part genom undertecknande utan förbehåll eller genom undertecknande med förbehåll för ratificering, god-

tagande eller godkännande och efterföljande ratificering, godtagande eller godkännande eller genom anslutning. Av *artikel 14* framgår att stat, då den tillträder konventionen, kan förklara att den inte godtar en eller flera av bilagorna III, IV och V till konventionen, vilka bilagor alltså är valfria. Stat som avgett sådan förklaring kan dock senare godta bilagan eller bilagorna i fråga. Övriga bilagor till konventionen – I och II – har bedömts som så väsentliga att någon möjlighet att utesluta dem vid tillträde till konventionen inte har öppnats. Konventionen träder enligt *artikel 15* i kraft tolv månader efter den dag då minst 15 stater, vilkas sammanlagda andel i världshandelsflottans bruttotonnage uppgår till minst 50 %, blivit fördragsslutande parter. En valfri bilaga träder i kraft tolv månader efter den dag då motsvarande villkor är uppfyllda i fråga om den bilagan. För stat, som tillträder konventionen eller en valfri bilaga sedan villkoren för ikraftträdande uppnåtts men före tidpunkten för ikraftträdandet, blir tillträdet gällande den dag då konventionen eller bilagan träder i kraft eller tre månader efter den dag då tillträde skedde, beroende på vilken tidpunkt som infaller senare. Sker tillträde efter den dag då konventionen eller en valfri bilaga trätt i kraft, blir tillträdet gällande tre månader efter den dag då tillträde skedde.

Detaljerade regler om ändring av konventionen har tagits upp i *artikel 16*. Här bör särskilt nämnas att reglerna om ändring i de tekniska bilagorna har utformats så, att det bör bli möjligt att på ett snabbare och effektivare sätt än i fråga om oljeskyddskonventionen åstadkomma en nödvändig anpassning av reglerna till den tekniska utvecklingen. Förslag till ändringar i artiklarna eller bilagorna kan prövas antingen inom IMCO eller av en särskild för ändamålet sammankallad konferens. Den förstnämnda metoden torde bli den vanligaste, varför den följande redogörelsen begränsas till huvuddragen i denna metod.

Ändringsförslag som väcks av fördragsslutande part skall av IMCO:s generalsekreterare delges IMCO:s medlemsstater och alla fördragsslutande parter minst sex månader före förslagens prövning av ett särskilt IMCO-organ. Detta organ är – enligt beslut vid IMCO:s församlingsmöte år 1973 – kommittén för skydd av havets miljö (Marine Environment Protection Committee, MEPC). Ett ändringsförslag är antaget om det beslutad MEPC med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande fördragsslutande parter, vare sig de är IMCO-medlemmar eller ej. Ändringar som antagits överlämnas därefter till alla fördragsslutande parter för godtagande. Skilda förfaranden blir då tillämpliga i olika fall.

I fråga om ändring i en konventionsartikel eller i protokoll II gäller att den skall anses som godtagen den dag då den godtagits av två tredjedelar av de fördragsslutande parterna, om de som godtagit ändringen sammanlagt har minst 50 % av världshandelstonnaget. Ändringen träder i kraft sex månader efter den dag då den skall anses som godtagen och blir bindande för dem som förklarat att de godtar ändringen.

I fråga om ändring i ett bihang till en bilaga kan ändring åstadkommas

genom tyst medgivande. Ändringen skall anses som godtagen vid utgången av en tid som fastställs av MEPC i samband med ändringens antagande (dock minst tio månader), om IMCO inte under denna tid mottar invändningar antingen från minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna eller från ett antal fördragsslutande parter som har minst 50 % av världshandelstonnaget. Ändringen träder i kraft sex månader efter den dag då den skall anses som godtagen. Den blir bindande för samtliga fördragsslutande parter utom dem som förklarat att de inte godtar ändringen.

När det gäller ändring i en bilaga till konventionen eller i protokoll I skall sådan ändring ske i samma ordning som ändring i bihang till bilaga, dvs. med tyst medgivande, men med den avvikelser att fördragsslutande part före ändringens ikraftträdande kan förklara att dess uttryckliga godkännande är nödvändigt innan ändringen träder i kraft för dess del. MEPC kan emellertid i samband med ändringens antagande besluta att den på tyst medgivande grundade metoden skall ersättas med det för ändring i konventionsartikel eller i protokoll II tillämpliga förfarandet.

Artikel 17 handlar om stöd till stater som är i behov av tekniskt bistånd i hänseenden som sammanhänger med konventionens syften.

I *artiklarna 18–20* slutligen finns bestämmelser om uppsägning, deponeering, registrering och språk. Av artikel 18 framgår att konventionen och en valfri bilaga kan sägas upp först fem år efter konventionens eller bilagans ikraftträdande för ifrågavarande part. Uppsägningen blir gällande tolv månader efter det att IMCO:s generalsekreterare mottagit skriftligt meddelande om uppsägningen.

Som nämnts tidigare innehåller *protokoll I* till konventionen närmare föreskrifter om rapportering av incidenter som rör skadliga ämnen. Enligt artikel III skall rapport avges i fråga om utsläpp som är förbjudna i konventionen men också i fråga om vissa närmare angivna utsläpp som är tillåtna enligt konventionen. Den som skall avge rapporten är i princip befälhavaren på ett fartyg eller den som är ansvarig för fartyget (artikel I). För vissa fall ges särskilda regler om skyldigheten att avge rapport. Rapporter skall enligt artikel II avges per radio, när så är möjligt, eller genom de snabbaste kanaler som står till buds. Rapporter skall ställas till den för ändamålet inrättade organisationen i stat som är fördragsslutande part. Regler om rapporters innehåll och om kompletterande rapporter ges i artiklarna IV och V.

I *protokoll II* till konventionen regleras det skiljedomsförfarande som avses i artikel 10 i konventionen. Reglerna är tillämpliga om inte parterna kommer överens om annat (artikel I). Skiljedomstol tillsätts på begäran av någon av de tvistande parterna (artikel II) och skall bestå av tre ledamöter, av vilka vardera parten utser en och de sålunda utsedda väljer den tredje, som tillika skall vara domstolens ordförande (artikel III). I artikel IV ges bl. a. regler för vissa fall då ledamot eller ordförande inte utses inom föreskriven tid, i vilka fall IMCO:s generalsekreterare kan välja någon från

en av IMCO:s råd upprättad förteckning över kvalificerade personer. Vardera parten skall enligt artikel VI svara för den egna skiljedomarens arvode och omkostnader, medan arvodet till ordföranden och allmänna kostnader som föranleds av förfarandet skall delas lika av parterna. Skiljedomstolen får pröva motfordringar som har omedelbart samband med tvisten (artikel V), och den kan medge utomstående fördragsslutande parter att delta i skiljedomsförfarandet, om de har ett rättsligt intresse som kan påverkas av skiljedomens i fallet (artikel VII). Skiljedomstolen beslutar själv om reglerna för förfarandet (artikel VIII). Domstolens beslut, såväl i fråga om förfarandet och sammanträdesplats som i varje sakfråga, bestäms av den mening som flertalet av domstolsledamöterna enar sig om. Parterna skall underlätta domstolens arbete i olika närmare angivna hänseenden (artikel IX). Enligt artikel X skall skiljedomens meddelas inom fem månader från domstolens tillsättande. Tiden kan dock förlängas av domstolen med högst tre månader. Skiljedomens, som skall innehålla skälen för domstolens ställningstagande, kan inte överklagas. Tvister om tolkning eller verkställande av skiljedomens avgörs av samma domstol eller, om denna inte är tillgänglig, av en annan för ändamålet tillsatt skiljedomstol.

I de fem bilagorna till *havsföroreningskonventionen* regleras föroreningar av olika slag från fartyg. I bilaga I finns sålunda regler till förhindrande av förorening genom olja, i bilaga II regler till förhindrande av förorening genom skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk, i 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, i bilaga IV regler till förhindrande av förorening genom toalettavfall och i bilaga V regler till förhindrande av förorening genom fast avfall.

Bilaga I till havsföroreningskonventionen inleds med ett kapitel som innehåller allmänna föreskrifter. I *regel 1* finns ett antal definitioner av grundläggande betydelse för bilagans tillämpning. Medan oljeskyddskonventionen avser endast s. k. beständiga oljor äger den nya konventionen tillämpning på alla oljor, även s. k. lätta oljor. Detta framgår av en definition i *regel 1* som täcker alla slags oljor med undantag av vissa produkter som regleras i bilaga II. En exemplifierande förteckning över de oljor som omfattas av bilaga I finns i *bihang I* till bilagan. Med "oljehaltig blandning" avses i bilaga I, liksom enligt 1969 års ändringar av oljeskyddskonventionen, varje blandning som innehåller olja. "Oljetankfartyg" definieras som fartyg vilket byggts eller anpassats huvudsakligen för transport av olja i bulk. Begreppet omfattar även kombinationsfartyg och kemikalietankfartyg när de för last av olja i bulk. Med "nytt fartyg" förstås fartyg som kontrakteras efter den 31 december 1975 eller som, om kontrakt inte finns, kölsträcks efter den 30 juni 1976 eller som levereras efter den 31 december 1979. Som nytt

fartyg skall också räknas fartyg som undergår väsentlig förändring, som kontrakteras efter den 31 december 1975 eller som, om kontrakt inte finns, påbörjas efter den 30 juni 1976 eller som avslutas efter den 31 december 1979. "Existerande fartyg" definieras som fartyg som inte är nytt fartyg. Vidare finns i regel 1 den definition av begreppet "från närmaste land" som införts i oljeskyddskonventionen genom 1971 års ändring till skydd för Stora Barriärrevet.

I bilaga I – liksom i bilagorna II och V – ges särskilda utsläppsregler för vissa speciellt känsliga vattenområden. Dessa områden kallas "specialområden" och definieras i regel 1 som områden där det med hänsyn till områdets oceanografiska och ekologiska förhållanden och den särskilda karaktären av trafiken särskilda, tvingande metoder för förebyggande av havsförorening genom olja behövs. Vilka områden som skall vara specialområden anges i regel 10. Den genom 1969 års ändringar i oljeskyddskonventionen införda definitionen av "momentan oljeutiömningshastighet" har överförs till regel 1. Ren barlast och segregerad barlast undantas från utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar i bilaga I. Som "ren barlast" beskrivs i regel 1 – i anslutning till en regel som införts i oljeskyddskonventionen genom 1969 års ändringar – barlast i en tank som, efter användning för transport av olja, har rengjorts så att utflöde från tanken under dagtid i rent lugnt vatten och i klart väder inte ger upphov till synliga spår av olja på vattenytan. Definitionen har emellertid skärpts på det sättet att synliga spår av olja inte heller får uppkomma på omgivande stränder och att utsläppet inte får ge upphov till oljeslam eller emulsion under vattenytan eller på omgivande stränder. Vidare föreskrivs att också barlast som lämnar synliga spår av olja skall anses som ren, om den släpps ut genom ett av fartygets administration godkänt övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp och detta system visar att oljekoncentration i utflödet inte överstiger 15 ppm. Som "segregerad barlast" definieras i regel 1 barlastvatten i en tank som är helt skild från lastolja- och bunkeroljesystemet och avsedd uteslutande för barlast eller för barlast och last som inte utgörs av olja eller skadliga ämnen.

Enligt *regel 2* äger vissa föreskrifter i bilaga I för oljetankfartyg tillämpning också i fråga om konstruktion och handhavande av sådana djuptankar i andra fartyg som har en volym av minst 200 m³ och är avsedda för transport av olja. Fartygets administration får enligt samma regel medge undantag från föreskrifterna om konstruktion och utrustning i fråga om bärplansfartyg, svävar och andra nya typer av fartyg, om tillämpning av nämnda föreskrifter på sådant fartyg skulle vara omöjlig eller orimlig och fartygets konstruktion och utrustning ger likvärdigt skydd mot förorening. Administrationen har vidare rätt att medge att anordningar som föreskrivs i bilaga I ersätts med andra anordningar som är minst lika effektiva som de föreskrivna. Det samma gäller också i fråga om material, redskap och apparater som är föreskrivna i bilagan (*regel 3*).

I regel 4 ges föreskrifter om besiktning av fartyg. Oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton skall undergå dels en första besiktning, dels periodiska besiktningar med högst fem års mellanrum, dels mellanbesiktningar med högst 30 månaders mellanrum. De båda förstnämnda besiktningarna syftar till att säkerställa att de konstruktiva delarna, utrustningen, anordningarna, arrangemangen och materialet i fartyget uppfyller tillämpliga föreskrifter i bilaga I. Den sistnämnda besiktningen har till syfte att säkerställa att utrustningen och tillhörande pump- och rörledningssystem överensstämmer med föreskrifterna i bilaga I och är i funktionsdugligt skick. Efter besiktning enligt regel 4 får utan administrationens medgivande väsentlig ändring av fartyget inte ske i fråga om besiktigade detaljer.

Reglerna 5–8 handlar om oljeskyddscertifikatet – Internationellt oljeskyddscertifikat (1973). Sådant certifikat skall utfärdas efter besiktning enligt regel 4 för oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och för andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton, om fartyget används för resor till hamnar eller utsjöterminaler under andra fördragsslutande parterers jurisdiktion. I fråga om existerande fartyg skall denna föreskrift börja tillämpas ett år efter konventionens ikraftträdande. Certifikatet utfärdas av administrationen eller, på dess ansvar, av person eller organisation som bemyndigats därtill (*regel 5*). Även annan fördragsslutande parts regering får utfärda certifikat för ett fartyg, om dess administration begär det (*regel 6*). Certifikatet avfattas enligt formulär som är intaget i bilaga II till bilaga I (*regel 7*). Certifikatets giltighetstid är högst fem år och kan i vissa fall förlängas med högst fem månader. Certifikat upphör att gälla om väsentliga ändringar skett i fråga om föreskrivna konstruktiva delar m. m. Det upphör att gälla också om föreskrivna mellanbesiktningar inte utförs och, med vissa begränsningar, om fartyget övergår till annan stats flagga (*regel 8*).

I kapitel II har tagits upp föreskrifter om kontroll av föroreningar som orsakas av fartygs drift. Reglerna 9–12 innehåller regler om utsläpp av olja och om mottagningsanordningar för oljerester. Olika föreskrifter ges därvid för havsområden i allmänhet och havsområden som utgör specialområden.

I fråga om havsområden i allmänhet (dvs. områden som inte är specialområden) ges i *regel 9* ett generellt förbud mot utsläpp av olja från fartyg. Undantag från förbudet gäller emellertid i vissa fall under vissa villkor. Dessa villkor, som samtliga skall vara uppfyllda, är i fråga om utsläpp från oljetankfartygs lastdelar a) att fartyget befinner sig mer än 50 nautiska mil från närmaste land, b) att det är under gång, c) att den momentana oljeutsläppshastigheten inte i något ögonblick överstiger 60 liter per nautisk mil, d) att den sammanlagda oljemängd som släpps ut under en resa inte överstiger för existerande fartyg 1/15 000 och för nya fartyg 1/30 000 av den last från vilken utsläppet härrör och e) att fartyget har i drift ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp och ett sloptanksarrangemang

enligt regel 15 i bilaga I. Motsvarande villkor för oljeutsläpp från andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton och från rännstenar i maskinrum i oljetankfartyg (slagvatten) är a) att fartyget befinner sig mer än 12 nautiska mil från närmaste land, b) att det är under gång, c) att oljeinnehållet i utflödet är mindre än 100 ppm och d) att fartyget har i drift ett övervaknings- och kontrollsystem för oljeutsläpp, separeringsutrustning, filtreringssystem eller annan särskild installation enligt regel 16 i bilaga I. Reglerna om utsläpp från andra fartyg än oljetankfartyg äger inte tillämpning på blandning vars oljeinnehåll utan utspädning inte överstiger 15 ppm.

Nu nämnda villkor för utsläpp utanför specialområden ansluter sig i vissa avseenden till dem som föreskrivs i 1969 års ändringar av oljeskyddskonventionen. De har skärpts såtillvida att den tillåtna maximimängden olja som får släppas ut från oljetankfartyg sätts i relation till den aktuella transporten och inte som tidigare till fartygets totala lastkapacitet och att man för nya tankfartyg har sänkt maximimängden olja från 1/15 000 till 1/30 000. I fråga om andra fartyg och utsläpp från rännstenar i maskinrum i tankfartyg har den skärpningen gjorts att ett minsta avstånd från närmaste land angivits för utsläpp. Dessutom har tongränsen för reglernas tillämplighet på andra fartyg sänkts från 500 till 400 registerton. Slutligen har för både tankfartyg och andra fartyg föreskrivits som villkor för utsläpp att fartyget har i drift vissa anordningar för att begränsa oljeutsläpp.

I fråga om fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 ton skall administrationen enligt regel 9 tillse att fartygen när de befinner sig utanför specialområden – så långt det är möjligt och rimligt – är utrustade så att oljerester kan behållas ombord och avlämnas till mottagningsanordningar eller släppas ut i havet enligt de regler som gäller för större fartyg.

Till specialområden räknas enligt *regel 10* Medelhavsområdet, Östersjöområdet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet och Gulfbområdet, dvs. Persiska viken. Östersjöområdet omfattar i detta sammanhang den egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön som begränsas av latitudparallellen genom Skagen i Skagerack vid 57°44,8' nord. Inom specialområdena gäller totalförbud mot oljeutsläpp från oljetankfartyg och från andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 registerton. Sådana fartyg skall behålla oljerester, oljeslam, förorenad barlast och tankspolvatten ombord för avlämning till mottagningsanordningar. När det gäller fartyg med en bruttodräktighet understigande 400 registerton (andra fartyg än oljetankfartyg) tillåts oljeutsläpp av oljehaltiga blandningar, om oljehalten inte överstiger 15 ppm eller om samtliga följande villkor är uppfyllda: a) att fartyget är under gång, b) att oljeinnehållet i utflödet är mindre än 100 ppm och c) att utsläppet görs så långt som möjligt från land men alltid minst 12 nautiska mil från närmaste land.

Vissa bestämmelser är gemensamma för havsområden i allmänhet och specialområden (reglerna 9 och 10). Sålunda äger

föreskrifterna inte tillämpning på utsläpp av ren eller segregerad barlast. Inget tillåtet utsläpp får innehålla kemikalier eller andra ämnen vilkas mängd eller koncentration kan medföra risker för den marina miljön eller som tillsätts i syfte att kringgå villkoren för utsläpp. Oljerester som inte kan släppas ut med iakttagande av villkoren för tillåtna utsläpp skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar. När synliga spår av olja upptäcks på eller under vattenytan i ett fartygs omedelbara närhet eller i dess kölvatten skall fördragsslutande parter regerings, i den utsträckning det är möjligt för dem, skyndsamt undersöka om en överträdelse av föreskrifterna i regel 9 eller 10 har förekommit. Därvid skall särskilt beaktas vind- och sjöförhållandena, fartygets kurs och fart, möjliga orsaker till oljespåren och förekommande registrering av oljeutsläpp.

Regel 11 innehåller allmänna undantag från föreskrifterna i reglerna 9 och 10 om begränsning av eller förbud mot oljeutsläpp. Undantagen avser dels utsläpp som är nödvändiga för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, dels – med vissa inskränkningar – utsläpp som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning, dels utsläpp av ämnen som innehåller olja och som används i syfte att bekämpa särskilda föroreningsincidenter. För sistnämnda fall föreskrivs att utsläppet kräver godkännande av den regering inom vars jurisdiktion utsläppet är avsett att ske.

Föreskrifterna i reglerna 10 och 11 om oljeutsläpp och undantag har praktiskt taget oförändrade tagits upp i Östersjökonventionen (bilaga IV regel 4).

Allmänna föreskrifter om mottagningsanordningar för oljerester finns i regel 12. Särskilda föreskrifter om mottagningsanordningar i specialområden ges i regel 10.

I fråga om mottagningsanordningar i specialområden ges i regel 10 olika föreskrifter för Medelhavs-, Svartahavs- och Östersjöområdena, å ena sidan, samt Rödahavs- och Gulfoområdena, å andra sidan.

För Medelhavs-, Svartahavs- och Östersjöområdena gäller sålunda att oljelastransportterminaler och reparationshamnar inom dessa områden senast den 1 januari 1977 skall vara försedda med anordningar som är tillräckliga för mottagande och hantering av förorenad barlast och tankspolvatten som avlämnas av oljetankfartyg och att alla hamnar inom områdena skall ha tillräckliga anordningar för mottagande av oljerester och oljehaltiga blandningar från alla slags fartyg. Anordningarna skall ha sådan kapacitet att behoven hos de fartyg som använder dem kan tillgodoses utan att otillbörlig försening orsakas fartygen. Motsvarande föreskrifter finns i Östersjökonventionen såvitt avser mottagningsanordningar i Östersjöområdet (bilaga IV regel 4). Enligt regel 10 gäller vidare i fråga om Medelhavs-, Svartahavs- och Östersjöområdena att mottagningsanordningar skall inrättas också av fördragsslutande stat som under sin jurisdiktion har inlopp till sjötrafikleder med begränsat djup – t. ex. Suezkanalen – som kräver en minskning av

fartygens djupgående genom utsläpp av barlast. Om havsföreningenskonventionen träder i kraft före den 1 januari 1977, skall fartygen iakta utsläppsbestämmelserna i regel 9 även inom nu ifrågavarande specialområden. Är mottagningsanordningarna inom något av dessa områden färdiga före år 1977, kan staterna inom området bestämma en tidpunkt före den 1 januari 1977 från vilken utsläppsbestämmelserna i regel 10 skall börja tillämpas, om staterna i fråga underrättar IMCO minst sex månader i förväg. Befinnes mottagningsanordningar på något ställe vara otillräckliga, skall anmälan till IMCO göras för underrättelse till berörda fördragsslutande parter.

Föreskrifterna om mottagningsanordningar inom Rödahavsområdet och Gulfbområdet skiljer sig från föreskrifterna för övriga specialområden i följande avseenden. Staterna inom Rödahavsområdet och Gulfbområdet skall underrätta IMCO om de åtgärder som vidtagits för att förse hamnar och terminaler med mottagningsanordningar. IMCO fastställer på grundval av inkomna underrättelser tidpunkten för ikraftträdande av utsläppsbestämmelserna i regel 10 för ifrågavarande områden. Sedan dessa bestämmelser har trätt i kraft för ett område, skall oljetankfartyg som lastar i hamn inom området iakta bestämmelserna, även om hamnen inte har nödvändiga mottagningsanordningar. Detta innebär att fartyget måste behålla oljerester och oljeförorenat vatten ombord, vilket minskar fartygets lastförmåga vid lastningen i hamnen i fråga. Åtminstone de mottagningsanordningar som föreskrivs i regel 12 skall vara inrättade den 1 januari 1977 eller efter ett år efter konventionens ikraftträdande, om denna tidpunkt infaller senare.

I fråga om havsområden i allmänhet förbinder sig de fördragsslutande parterna enligt *regel 12* att tillse att lastterminaler för olja, reparationshamnar och andra hamnar utrustas med anordningar för mottagande av olja och oljehaltiga blandningar från oljetankfartyg och andra fartyg. Anordningarna skall vara tillräckliga för att tillgodose fartygens behov utan att otillbörliga förseningar orsakas fartygen. I regel 12 ges närmare föreskrifter om i vilka slags hamnar och terminaler mottagningsanordningar skall finnas och vilken kapacitet anordningarna skall ha. Vidare sägs i regel 12 att föreskrivna mottagningsanordningar skall vara tillgängliga senast ett år efter konventionens ikraftträdande eller den 1 januari 1977, om denna tidpunkt infaller senare. Befinnes mottagningsanordningar som skall tillhandahållas enligt regel 12 otillräckliga, skall saken rapporteras till IMCO, som därefter har att underrätta berörda fördragsslutande parter.

Reglerna 13 och 14 handlar om åtskiljande av olja och vattenbarlast. Enligt *regel 13* skall varje nytt oljetankfartyg med minst 70 000 tons dödvikt vara utrustat med särskilda barlasttankar med närmare angiven minsta kapacitet. Barlastvatten får inte föras i oljetankar i sådant fartyg annat än då det enligt befälhavarens bedömning av säkerhetsskäl är nödvändigt att ta in extra barlast i oljetank. Fartyg som inte behöver vara utrustade med särskilda barlasttankar får frivilligt underkastas kraven för tankfartyg med segregerade

barlasttankar och får då betraktas som sådana tankfartyg, om de i allt uppfyller för dessa gällande krav eller, i fråga om fartyg som har en längd understigande 150 meter, fartygens barlastförhållanden är godkända av administrationen.

Enligt *regel 14* blir det förbjudet att föra barlastvatten i bränsletankar i oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 ton och i andra fartyg med en bruttodräktighet av minst 4 000 ton. Undantag görs dock för de fall att onormala förhållanden eller behovet av stora mängder bränsle gör det nödvändigt att ta in barlastvatten i bränsletank. I sådana fall skall det förorenade barlastvattnet antingen lämnas av till mottagningsanordning eller släppas ut i havet i enlighet med utsläppsbestämmelserna i *regel 9* och med användande av vissa kontrollanordningar. Nu nämnda regler om barlastvatten i bränsletankar gäller i fråga om nya fartyg av angiven storlek. I fråga om övriga fartyg skall reglerna tillämpas så långt det är rimligt och möjligt.

I reglerna 15–18 finns ytterligare föreskrifter om fartygs utrustning som syftar till begränsning och kontroll av oljeutsläpp. Oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 ton skall enligt *regel 15* ha utrustning som gör det möjligt att behålla oljerester ombord. För detta ändamål skall finnas en s. k. sloptank, dvs. en särskild tank för uppsamling av oljerester, av närmare angiven minsta storlek. På nya oljetankfartyg med mer än 70 000 tons dödvikt skall det finnas två sloptankar. Oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 ton skall vidare ha ett övervaknings- och kontrollsystem med bl. a. en oljehaltnätare och kontinuerlig skrivare som registrerar oljeutsläpp. Systemet skall vara så konstruerat att utsläpp stoppas, om oljeinnehållet är större än vad som är tillåtet. På oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 ton skall också finnas en gränsskiktsmätare som anger var i en sloptank eller annan tank, från vilken oljeblandat vatten släpps ut i havet, det hälle befinner sig som består av en blandning av olja och vatten. Föreskrifterna om övervaknings- och kontrollsystem blir i fråga om existerande fartyg tillämpliga först tre år efter konventionens ikraftträdande. När det gäller oljetankfartyg med en bruttodräktighet understigande 150 ton äger föreskrifterna i *regel 15* inte tillämpning, om tankspolvätska behålls ombord för avlämnande till mottagningsanordning eller om den släpps ut i havet med användande av en effektiv övervakningsmetod som säkerställer att utsläppsbestämmelserna i *regel 9* iakttas. Föreskrifterna i *regel 15* gäller inte heller i fråga om asfalttankfartyg som behåller all förorenad tankspolvätska ombord.

Administrationn kan enligt *regel 15* medge undantag från föreskrifterna i regeln för oljetankfartyg som endast gör kortare resor och inte behöver inneha ett internationellt oljeskyddscertifikat. Ett sådant medgivande förutsätter att fartyget behåller oljeblandningar ombord och att tillräckliga mottagningsanordningar för dessa finns. I *regel 15* behandlas slutligen det fall att övervaknings- och kontrollsystem för lätta raffinerade produkter inte

finns tillgängliga. I sådant fall får administrationen medge undantag från kraven på sådan utrustning på villkor att utsläpp sker i enlighet med ett förfarande som fastställs av IMCO. Organisationen skall årligen pröva om utrustningen i fråga har blivit tillgänglig.

Enligt *regel 16* skall fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ton vara utrustade med en separeringsutrustning för oljehaltigt vatten eller ett oljefiltreringssystem. Fartyg med en bruttodräktighet av minst 10 000 ton skall dessutom vara utrustade med ett övervaknings- och kontrollsystem, om inte ett filtreringssystem finns som nedbringar oljehalten till 15 ppm. Administrationen skall tillse att fartyg under förstnämnda tongräns så långt det är möjligt behåller oljan ombord eller iakttar utsläppsbestämmelserna i *regel 9* för andra fartyg än oljetankfartyg. Nu redovisade föreskrifter i *regel 16* skall i fråga om existerande fartyg börja tillämpas tre år efter konventionens ikraftträdande. *Regel 16* innehåller också närmare föreskrifter om övervaknings- och kontrollsystem, separeringsutrustning och filtreringssystem.

I *regel 17* föreskrivs att fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 ton skall vara försedda med en eller flera tankar med tillräcklig kapacitet för mottagande av sådana oljerester som dem som uppkommer vid rening av bränn- eller smörjolja eller genom oljeläckage i maskinutrymmen.

Regel 18 innehåller närmare föreskrifter om pump-, rörlednings- och utsläppsanordningar i oljetankfartyg och *regel 19* om standardiserade anslutningar dels på fartygens rörledningar för utsläpp av rester från rännstenar i maskinrummet, dels på mottagningsanordningarnas rörledningar.

De grundläggande föreskrifterna om oljedagboks innehåll och förande ges i *regel 20*. Föreskrifterna ansluter sig i stort sett till de föreskrifter om oljedagbok som införts i oljeskyddskonventionen genom 1969 års ändringar. I *regel 20* har dock tagits upp en bestämmelse som upphävts genom nämnda ändringar och som berättigar behörig myndighet i stat som är fördragslutande part att granska oljedagboken ombord på varje fartyg som bilaga I är tillämplig på och som befinner sig i någon av statens hamnar eller utsjöterminaler. Formulär för oljedagbok finns i bihang III till bilaga I.

I *regel 21* behandlas de oljeutsläpp från borrhullar som regleras i konventionen. I princip skall de regler tillämpas som gäller för fartyg som inte är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet av minst 400 ton. Den i reglerna 16 och 17 föreskrivna utrustningen behöver dock finnas bara om detta är möjligt, och anteckningar om utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar skall göras på sätt administrationen bestämmer. Inom specialområden får utsläpp av olja eller oljehaltiga blandningar ske endast om oljehalten utan utspädning uppgår till högst 15 ppm.

Kapitel III (reglerna 22–25) innehåller föreskrifter om begränsning av lasttankars storlek och om fartygs runsindelning och stabilitet. Reglerna har till syfte att minimera oljeförorening från oljetankfartyg vid sido- och botten-skador på grund av kollision eller grundstötningar. De har sin motsvarighet, såvitt avser tankstorleksbegränsning, i föreskrifter som omfattas av

1971 års ändringar i oljeskyddskonventionen. Föreskrifterna om tankstörleksbegränsning i havsföreningenskonventionen (*reglerna 22–24*) skall bli tillämpliga på nya oljetankfartyg och, två år efter konventionens ikraftträdande, på vissa existerande oljetankfartyg, nämligen sådana som levereras efter den 1 januari 1977 eller sådana som levereras tidigare men kontrakterats efter den 1 januari 1974 eller, om kontrakt inte finns, kölsträcks eller befunnit sig på motsvarande byggnadsstadium efter den 30 juni 1974. Föreskrifterna om rumsindelning och stabilitet (*regel 25*) skall säkerställa fartygens flytbarhet i skadat skick. De är tillämpliga på nya oljetankfartyg och innebär att fartygen skall byggas så, att de fortfarande flyter trots skador i botten eller sidan vid olika lastningsförhållanden. Fartyg med en längd av mer än 225 meter skall sålunda kunna klara en skada som inträffar var som helst på fartyget och fartyg med en längd av 150–225 meter en skada var som helst på fartyget utom på maskinrumsskott. I fråga om mindre fartyg är kraven av byggnadstekniska skäl inte lika långtgående. I regel 25 föreskrivs också att oljetankfartyg skall ha stabilitetsuppgifter och lasthanteringsföreskrifter ombord.

Som nämnts tidigare finns i bihang till bilaga I dels en förteckning över oljor (bihang I), dels formulär för det internationella oljeskyddscertifikatet (1973) (bihang II), dels formulär för oljedagbok (bihang III).

I Östersjökonventionen regleras förening genom olja från fartyg i bilaga IV regel 4.

Bilaga II till havsföreningenskonventionen innehåller regler om skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk. Arbetet på bestämmelser om skadliga gasformiga och fasta ämnen som transporteras i bulk är ännu inte slutfört. Föreskrifterna om skadliga flytande ämnen bygger på en riskgradering i fyra olika kategorier, betecknade A–D med A som den farligaste kategorien. Grundmaterialet för denna gradering har presenterats av en vetenskaplig expertgrupp (GESAMP) tillsatt av IMCO och andra FN-organ.

Bilaga II inleds liksom bilaga I med definitioner (*regel 1*). "Kemikalietankfartyg" definieras som fartyg vilket byggts eller anpassats huvudsakligen för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Även oljetankfartyg omfattas av begreppet när de för last av skadliga flytande ämnen i bulk. "Skadliga flytande ämnen" är sådana ämnen som tagits upp i bihang II och sådana som enligt regel 3 provisoriskt bedömts tillhöra någon av kategorierna A–D. Med "ren barlast" förstås enligt en annan definition i regel 1 barlast i en tank som, sedan den senast använts för transport av skadligt flytande ämne, har rengjorts omsorgsfullt varefter uppkomna rester släppts ut och tanken tömts enligt föreskrifterna i bilaga II. I regel 1 finns vidare definitioner på "segregerad barlast", "närmaste land", "specialområde" och "Östersjöområde" som i sak överensstämmer med motsvarande definitioner i bilaga I. Det bör dock anmärkas här att i bilaga II endast Östersjöområdet och Svarthavsområdet räknas som specialområden.

Enligt *regel 2* äger föreskrifterna i bilaga II, om annat inte uttryckligen

anges, tillämpning på alla fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk. Regel 13 om minimering av förorening genom olyckshändelser gäller endast fartyg som transporterar ämnen av kategori A–C.

Riskgraderingen avser utsläpp av tankrengöringsvätska eller av förorenat barlastvatten och hänför sig till risken för marina tillgångar eller människors hälsa eller till skadan på skönhets- och rekreationsvärden eller till störningar av annat behörigt utnyttjande av havet (*regel 3*). Ämnen av kategori A är sådana som medför allvarlig risk, skada eller störning, ämnen av kategori B risk, skada eller störning, ämnen av kategori C mindre risk, skada eller störning och ämnen av kategori D mätbar risk eller obetydlig skada eller störning. Riktlinjer för kategoriseringen av skadliga flytande ämnen finns i *bihang I* till *bilaga II*. I *bihang II* har tagits upp en förteckning över sådana skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som f. n. är kategoriserade. Provisorisk kategorisering av ett ämne verkställs enligt *regel 3* av regeringarna i de stater som berörs av en planerad transport av ett ämne som inte blivit kategoriserat. Kan enighet inte nås, skall transporten ske i enlighet med de strängaste villkor som ifrågasatts. Senast 90 dagar efter den första transporten skall IMCO underrättas om den provisoriska kategoriseringen varefter alla fördragsslutande parter får tillfälle att avge synpunkter.

Av *regel 4* framgår att vissa ämnen, som förtecknats i *bihang III*, befunnits falla utanför kategorierna A–D, varför utsläpp av rännstens- eller barlastvatten eller andra rester eller blandningar, som endast innehåller sådana ämnen, inte är underkastat föreskrifterna i *bilaga II*. Vidare följer av *regel 4* att *bilaga II* inte är tillämplig på utsläpp av ren barlast eller segregerad barlast.

Detaljerade föreskrifter om utsläpp av skadliga flytande ämnen ges i *regel 5*. Föreskrifterna innebär i huvudsak följande. Utsläpp i havet av skadliga flytande ämnen, även när de endast kategoriserats provisoriskt, är förbjudet, om inte i *regeln* angivna villkor är uppfyllda. Dessa villkor ökar i stränghet med ämnets farlighetsgrad och havsområdets karaktär. De strängaste utsläppsvillkoren gäller alltså för ämnen av kategori A som skall släppas ut i ett havsområde som är specialområde. För samtliga fall gäller att angivna utsläppsvillkor skall vara uppfyllda utan undantag. Gemensamma villkor är för samtliga fall att fartyget vid utsläppet är under gång och har en fart av 7 knop (4 knop i fråga om fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri) och att utsläppet sker minst 12 nautiska mil från närmaste land. I fråga om ämnen av kategori A–C tillkommer som villkor att utsläppet görs under vattenlinjen och att vattendjupet på platsen för utsläppet är minst 25 meter.

I övrigt gäller följande villkor för de olika kategorierna av ämnen. Vad som får släppas ut i havet av blandningar innehållande ämnen av kategori A både inom och utanför specialområden är de utspädda rester som återstår sedan den för transporten av ämnet begagnade tanken tvättats och, efter tömning till mottagningsanordning, flödat med vatten motsvarande minst

5 % av tankens hela rymd. Vid överföringen av tankspolresterna till mottagningsanordning får restkoncentrationen av ämnet i utflödet inte överstiga i bilag II angivna värden, vilka med avseende på specialområden utgör hälften av de värden som anges med avseende på övriga områden. I fråga om utsläpp av blandningar innehållande ämnen av kategori B inom specialområden föreskrivs att tanken tvättas efter lossning. Tvättningen skall ske med en vattenmängd motsvarande minst 0,5 % av tankens hela rymd varvid av administrationen godkända och på IMCO:s normer grundade metoder och arrangemang skall användas. Också metoderna och arrangemangen för utsläpp skall vara godkända av administrationen och bygga på IMCO:s normer. På detta sätt skall säkerställas att utsläppet inte medför större koncentration av ämnet i vattnet akter om fartyget än 1 ppm. För utsläpp av blandningar innehållande ämnen av kategori B utanför specialområden gäller samma villkor som för utsläpp inom sådana områden med undantag av att inledande tvättning av tanken inte föreskrivs och att som maximiutsläpp från varje tank, inklusive anslutande rörledningar, anges 1 m³ eller 1/3 000 av tankens hela volym, av vilka värden det större får tillämpas. Villkoren för utsläpp av blandningar innehållande ämnen av kategori C inom specialområden är desamma som för utsläpp av kategori B-ämnen utanför sådana områden. I fråga om utsläpp av ämnen av kategori C utanför specialområden föreskrivs samma villkor som för utsläpp av kategori B-ämnen utanför specialområden, men med den avvikelser att koncentrationen i kölvattnet får uppgå till 10 ppm och maximiutsläppet från varje tank till 3 m³ eller 1/1 000 av tankens hela volym. När det slutligen gäller ämnen som tillhör kategori D föreskrivs för utsläpp utanför och inom specialområden av blandningar som innehåller sådana ämnen, att ämnets koncentration i blandningen inte får överstiga 100 000 ppm.

I fråga om utsläpp utanför och inom specialområden föreskrivs i regel 5 att ventilationsmetoder som godkänts av administrationen och som grundar sig på IMCO:s normer får användas för rengöring av tankar. I regel 5 slås vidare fast att utsläpp av ämne som inte kategoriserats, provisoriskt eller slutligt, eller hänförs till den grupp av ämnen som förtecknats i bilag III är förbjudet både utanför och inom specialområden.

Fartyg som befinner sig i ett specialområde får enligt regel 5 behålla blandningar innehållande ämne av kategori B eller C ombord för att släppa ut dem utanför specialområdet i enlighet med de regler som gäller för sådant utsläpp.

Beträffande ikraftträdandet av de särskilda utsläppsreglerna för specialområden sägs i regel 5 att de stater som gränsar till ett specialområde skall komma överens om en tidpunkt då kravet på nödvändiga mottagningsanordningar inom området är uppfyllt och de särskilda utsläppsreglerna skall börja tillämpas. IMCO skall underrättas om denna tidpunkt minst sex månader i förväg, varefter organisationen skall informera alla fördragsslutande parter. Skulle konventionen träda i kraft före nämnda tidpunkt, skall inom

området tillämpas de föreskrifter som avser utsläpp utanför specialområden.

Regel 6 innehåller allmänna undantag från utsläppsreglerna och överensstämmer med regel 11 i bilaga I.

Enligt *regel 7* förbinder sig de fördragsslutande parterna att se till att hamnar och terminaler för lastning och lossning utrustas med anordningar för mottagande av rester och blandningar innehållande skadliga flytande ämnen. Mottagningsanordningarna skall vara tillräckliga för att, utan otillbörlig försening för fartygen, ta emot sådana rester och blandningar som skall avlämnas på grund av föreskrifterna i bilaga II. Även i reparationshamnar där kemikalietankfartyg repareras skall enligt regel 7 finnas lämpliga anordningar för mottagande av rester och blandningar som innehåller farliga flytande ämnen. Det ankommer på regeringen för varje fördragsslutande part att besluta om typen av mottagningsanordningar i hamnar och terminaler. IMCO skall underrättas om sådana beslut. Befinnes att mottagningsanordningar som skall tillhandahållas enligt regel 7 är otillräckliga, skall saken rapporteras till IMCO, som därefter har att informera berörda fördragsslutande parter.

I anslutning till utsläppsbestämmelserna i regel 5 ges i *regel 8* detaljerade föreskrifter som skall möjliggöra kontroll av att utsläppsbestämmelserna efterlevs. Kontrollen sker med hjälp av en lastdagbok, i vilken olika åtgärder med avseende på rester och blandningar som innehåller skadliga flytande ämnen skall antecknas, och – särskilt i fråga om utsläpp av ämnen av kategori A inom och utanför specialområden – med hjälp av inspektörer som utses för ändamålet av regeringen i stater som är fördragsslutande parter.

Regel 8 innehåller vidare föreskrifter om utsläpp från sloptankar som kompletterar utsläppsbestämmelserna i regel 5. Innehåller sloptank en blandning i vilken ingår ett ämne av kategori A eller, när det är fråga om ett specialområde, ett ämne av kategori A eller B, skall blandningen avlämnas till mottagningsanordning i enlighet med vad som sägs i regel 5 om ifrågavarande ämne och område. Motsvarande gäller då sloptank innehåller en blandning i vilken ingår ett ämne av kategori B eller C eller, när det är fråga om ett specialområde, ett ämne av kategori C i en mängd som överstiger de sammanlagda maximimängderna som anges i regel 5 för ifrågavarande ämne och område.

Föreskrifter om lastdagbokens innehåll och förande och om granskning av lastdagboken ges i *regel 9*. Föreskrifterna ansluter sig i huvudsak till bestämmelserna om oljedagbok i bilaga I regel 20. Också föreskrifterna i *reglerna 10–12* om besiktningar och certifikat överensstämmer i allt väsentligt med motsvarande bestämmelser i bilaga I (reglerna 4–8). Det certifikat som skall utfärdas enligt bilaga II kallas Internationellt föreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (1973). Varje fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen till hamnar och utsjöterminaler under andra fördragsslutande parters jurisdiktion skall inneha sådant certifikat. Formulär

för lastdagbok och certifikat har tagits upp i bihangen IV och V till bilaga II.

I *regel 13* ges föreskrifter som syftar till en minimering av förorening genom olyckshändelse. Utformning, konstruktion och utrustning av fartyg på vilka transporteras skadliga flytande ämnen av kategori A–C i bulk skall vara sådan, att okontrollerat utsläpp i havet av sådana ämnen begränsas så långt som möjligt. Detsamma gäller i fråga om handhavandet av sådana fartyg. För att uppnå detta mål skall i varje stat meddelas detaljerade föreskrifter, vilka i fråga om kemikalietankfartyg skall innehålla åtminstone de regler som ges i den s. k. kemikaliebulkkoden, som antagits av IMCO:s församlingsmöte genom resolution A.212(VII), och i framtida ändringar i koden, om i fråga om dessa ändringar tillämpas samma förfarande som föreskrivs i havsföroreningskonventionen för ändringar i bihang till en bilaga.

I det föregående har nämnts att det finns fem *bihang* till bilaga II. Bihang I innehåller riktlinjer för kategoriseringen av skadliga flytande ämnen, bihang II en förteckning över skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk, bihang III en förteckning över andra flytande ämnen som transporteras i bulk, bihang IV formulär för lastdagbok och bihang V formulär för det internationella föroreningsskyddscertifikatet för transport av skadliga flytande ämnen i bulk (1973).

Östersjökonventionens bestämmelser om skadliga flytande ämnen i bulk finns i regel 5 i bilaga IV till konventionen.

Bilaga III till havsföroreningskonventionen handlar om skadliga ämnen som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar. Föreskrifterna överensstämmer i stort med reglerna i 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) om farligt gods (kap. VII).

Fartygstransport av skadliga ämnen i förpackad form eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar är enligt *regel 1* förbjuden, om den inte sker i enlighet med föreskrifterna i bilaga III. Enligt regel 1 är dessa föreskrifter tillämpliga på alla fartyg på vilka skadliga ämnen transporteras i förpackad form eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar. Föreskrifterna skall av de fördragsslutande parterna kompletteras med detaljbestämmelser om bl. a. förpackningar, märkning, etikettering, dokumentation, stuvning och kvantitetsbegränsning, i syfte att förhindra eller så långt möjligt begränsa förorening av den marina miljön genom skadliga ämnen. Vid tillämpningen av bilaga III skall också tomma behållare, fraktcontainer, flyttbara tankar och landsvägs- och järnvägstankvagnar, som använts för transport av skadliga ämnen, betraktas som sådant ämne, om inte alla rester avlägsnats som innebär en fara för den marina miljön.

I *regel 2* föreskrivs att förpackningar, lastcontainer, flyttbara tankar och landsvägs- och järnvägstankvagnar skall vara av sådan beskaffenhet med hänsyn till sitt speciella innehåll, att riskerna för den marina miljön begränsas

så långt som möjligt.

Enligt *regel 3* skall varje förpackning, lastcontainer, flyttbar tank och landsvägs- och järnvägstankvagn som innehåller skadligt ämne vara märkt på varaktigt sätt med ämnets korrekta tekniska benämning, ej handelsnamnet, och med en symbol som klart anger att innehållet är skadligt. Identifieringen skall, om så är möjligt, underlättas också på annat sätt, exempelvis genom att ämnets FN-nummer sätts ut.

I fråga om dokumentationen föreskrivs i *regel 4* att i alla dokument, som avser sjötransport av skadliga ämnen, ämnets korrekta tekniska benämning och ej handelsnamnet skall användas. Vidare föreskrivs att skeppningsdokumenten som tillhandahålls av avsändaren skall innehålla ett intyg eller en förklaring att godset är lämpligt förpackat, märkt och etiketterat och att det är i lämpligt skick för transport. Fartyg som transporterar skadliga ämnen skall inneha en särskild förteckning över de skadliga ämnen som finns ombord. En kopia av förteckningen skall förvaras i land av fartygets ägare till dess de skadliga ämnena lossats.

Enligt *regel 5* skall skadliga ämnen stuvats och säkras ombord i fartyget så att risken för den marina miljön begränsas så långt som möjligt utan att säkerheten för fartyget och personer ombord försämrats.

Av *regel 6* framgår att förbud eller kvantitetsbegränsning får införas i fråga om transport av vissa särskilt skadliga ämnen. Vid kvantitetsbegränsning skall fartygets storlek, konstruktion och utrustning beaktas, liksom också ämnets förpackning och egenskaper.

I *regel 7* föreskrivs förbud mot överbordlämpning av skadliga ämnen som transporteras i förpackad form, fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar. Undantag görs för det fall att en sådan åtgärd är nödvändig för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss. Det ankommer enligt *regel 7* på de fördragsslutande parterna att reglera överbordspolning av skadliga ämnen som läckt ut.

Enligt *regel 8* skall i fråga om transport av vissa skadliga ämnen fartygets befälhavare eller ägare eller ägarens representant göra anmälan till vederbörande hamnmyndighet om planerad lastning eller lossning minst 24 timmar i förväg. I vilka fall sådan förhandsanmälan skall göras bestäms av fördragsslutande part.

Östersjökonventionens bestämmelser om skadliga ämnen i förpackad form återfinns i *regel 6* i bilaga IV till konventionen.

Bilaga IV till havsföroreningskonventionen innehåller regler till förhindrande av förorening genom toalettavfall från fartyg. Med "toalettavfall" avses enligt en definition i *regel 1* avlopp och annat avfall från toaletter, urinoarer och spygatt i toaletterum, avlopp från sjukvårdslokaler, avlopp från utrymmen i vilka levande djur transporteras och spillvatten som är blandat med avlopp av nu nämnda kategorier. Föreskrifterna i bilaga IV äger tillämpning på nya och existerande fartyg enligt särskilda bestämmelser i *regel 2*. Med "nya fartyg" avses enligt en definition i *regel 1* dels fartyg som

kontrakterats eller, om byggnadskontrakt inte finns, kölsträckts eller befinner sig på motsvarande byggnadsstadium på eller efter dagen för bilagans ikraftträdande, dels fartyg som levereras tre år eller mer efter bilagans ikraftträdande. Fartyg som inte är nya enligt denna definition kallas "existerande fartyg". I regel 1 finns också en definition på "närmaste land" som överensstämmer med motsvarande definition i bilaga I (regel 1).

Enligt *regel 2* skall föreskrifterna i bilaga IV tillämpas på nya fartyg med en bruttodräktighet av minst 200 ton och på andra nya fartyg, om de är godkända för transport av minst tio personer. I fråga om existerande fartyg blir föreskrifterna tillämpliga tio år efter bilagans ikraftträdande.

Reglerna 3–7 innehåller föreskrifter om besiktningar och certifikat. Föreskrifterna överensstämmer i princip med motsvarande bestämmelser i bilaga I (reglerna 4–8). Följande olikheter bör dock noteras. Föreskrifterna om besiktning i bilaga IV (regel 3) är endast tillämpliga på fartyg som omfattas av reglerna i bilagan och som används för resor till hamnar eller utsjöterminaler under andra fördragsslutande parterers jurisdiktion. De besiktningar som skall göras enligt regel 3 är en första besiktning och periodiska besiktningar. Mellanbesiktningar föreskrivs alltså inte. Det certifikat som utfärdas efter besiktning kallas enligt regel 4 Internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall (1973). Formulär för sådant certifikat har tagits upp i ett bihang till bilaga IV.

Föreskrifter om utsläpp av toalettavfall ges i *regel 8*. De innebär att sådant utsläpp får ske a) på större avstånd än 12 nautiska mil från närmaste land, om toalettavfallet är obehandlat, b) på större avstånd än 4 nautiska mil från närmaste land, om toalettavfallet finfördelats och desinficerats med användning av ett system som godkänts av administrationen, och c) var som helst, om fartyget har i användning ett reningsverk för toalettavfall och utflödet inte ger upphov till synliga flytande fasta partiklar i omgivande vatten och inte missfärgar detta. Utsläpp får också ske med avvikelse från dessa regler, om det äger rum i farvatten under en stats jurisdiktion och ifrågavarande stats mindre stränga föreskrifter iakttas.

I fråga om utsläpp av toalettavfall som inte renats föreskrivs i regel 8 att, om utsläppet sker från uppsamlingstank, avfallet inte får släppas ut momentant utan med måttlig hastighet när fartyget är under gång med en fart av minst 4 knop. Utsläppshastigheten i dessa fall skall vara godkänd av administrationen och grundad på normer som utvecklats av IMCO. I fråga om utsläpp av renat toalettavfall föreskrivs att reningsverket enligt intyg av administrationen uppfyller de föreskrifter för driften som är grundade på normer och provningsmetoder utvecklade av IMCO och att provningsresultaten är angivna i fartygets certifikat.

Är toalettavfall blandat med annat avfall och gäller andra utsläppsbestämmelser för detta, skall enligt regel 8 de strängaste föreskrifterna äga tillämpning.

Regel 9 innehåller allmänna undantag från utsläppsbestämmelserna.

Undantag gäller sålunda för utsläpp som är nödvändigt för fartygets säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss och för utsläpp som är en följd av en skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra eller så långt som möjligt begränsa utsläppet.

Enligt *regel 10* förbinder sig de fördragsslutande parterna att tillse att lämpliga anordningar kommer till stånd i hamnar och terminaler för mottagande av toalettavfall från fartyg. Anordningarna skall vara sådana att otillbörlig förorening inte orsakas de fartyg som använder dem. I *regel 10* finns också en motsvarighet till föreskriften i bl. a. bilaga II *regel 7* om anmälan till IMCO i fall då mottagningsanordning inte avses vara tillräcklig.

Regel 11 innehåller föreskrifter om och tekniska specifikationer för standardiserade utsläppsanslutningar.

Som nämnts tidigare har i bihanget till bilaga IV tagits upp formuläret för det internationella föroreningsskyddscertifikatet för toalettavfall (1973).

I Östersjökonventionen (bilaga IV *regel 7*) finns bestämmelser om toalettavfall som i allt väsentligt följer föreskrifterna i havsföroreningskonventionen.

I *bilaga V* till havsföroreningskonventionen ges regler till förhindrande av förorening genom fast avfall från fartyg. "Fast avfall" definieras i *regel 1* som allt slags mat-, hushålls- och driftavfall från fartyg, med undantag av färsk fisk (och delar av färsk fisk) och av ämnen som regleras i andra bilagor till konventionen. Definitionerna i *regel 1* av "närmaste land" och "specialområde" överensstämmer i sak med motsvarande definitioner i bilaga I *regel 1*.

Föreskrifterna om utsläpp av fast avfall finns i *reglerna 2–5* och innebär följande.

Specialområdena är desamma som enligt bilaga I *regel 10*, dvs. Medelhavsområdet, Östersjöområdet, Svartahavsområdet, Rödahavsområdet och Gulfoområdet. "Östersjöområdet" definieras på samma sätt som i bilaga I *regel 10*. Bestämmelserna i bilaga V gäller enligt *regel 2* alla fartyg.

Inom specialområden är utsläpp av allt fast avfall utom matrester helt förbjudet. I fråga om utsläpp av matrester inom specialområden gäller att utsläppet skall ske så långt som möjligt från närmaste land och att avståndet till närmaste land inte får understiga 12 nautiska mil. Utanför specialområden är utsläpp av allt som är av plast, bl. a. tågvirke och fisknät av syntetmaterial och avfallspåsar av plast, förbjudet. Övrigt fast avfall får utanför specialområden släppas ut, om det sker så långt som möjligt från närmaste land och avståndet uppgår till minst 25 nautiska mil när det är fråga om ströbräddor eller beklädnads- och förpackningsmaterial som flyter, och till minst 12 nautiska mil när det är fråga om matrester och allt annat fast avfall, exempelvis pappersprodukter, trasor, glas, metall, flaskor och porslin. I sistnämnda fall, där avståndet till närmaste land enligt huvudregeln skall vara minst 12 nautiska mil, får utsläpp på ett avstånd av minst 3 nautiska mil från närmaste land dock tillåtas, om avfallet har passerat en

sönderdelare eller avfallsskvarn som finfördelar avfallet.

Särskilda föreskrifter gäller för utsläpp från fasta eller flytande plattformar och för utsläpp från fartyg som befinner sig vid eller inom 500 meter från sådana plattformar. Utsläpp av allt fast avfall är förbjudet i dessa fall. Utsläpp av matrester får dock tillåtas, om plattformen befinner sig mer än 12 nautiska mil från land och matresterna har passerat en sönderdelare eller avfallsskvarn.

Är fast avfall blandat med annat avfall för vilket gäller andra utsläppsbestämmelser, skall de strängaste föreskrifterna äga tillämpning på utsläppet.

Enligt regel 5 skall stater som gränsar till ett specialområde tillse att mottagningsanordningar inrättas så snart som möjligt med beaktande av de särskilda behoven hos fartyg som trafikerar området. IMCO skall av varje sådan stat underrättas om åtgärder som vidtagits i detta avseende. Sedan IMCO mottagit tillräckliga underrättelser, fastställer IMCO den tidpunkt då de särskilda utsläppsbestämmelserna för specialområdet skall börja tillämpas på ifrågavarande område. IMCO skall underrätta de fördragsslutande parterna om denna tidpunkt minst 12 månader i förväg. Efter denna tidpunkt skall fartygen inom området iakttä de särskilda utsläppsbestämmelserna även om mottagningsanordningar inte finns i den hamn fartyget skall besöka.

I regel 6 ges allmänna undantagsbestämmelser som har samma innebörd som bestämmelserna i regel 9 i bilaga IV. Därutöver görs i regel 6 undantag för fall av oavsiktlig förlust av syntetiska fisknät eller syntetiskt reparationsmaterial, under förutsättning att rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att hindra förlusten.

Föreskrifter om mottagningsanordningar för fast avfall ges i regel 7. De fördragsslutande parterna förbinder sig att se till att sådana anordningar tillhandahålls i hamnar och terminaler som tillgodoser fartygens behov utan att otillbörlig försening orsakas fartygen. Befinnes mottagningsanordningar vara otillräckliga, skall anmälan göras till IMCO, som har att underrätta berörda fördragsslutande parter.

I Östersjökonventionen finns föreskrifter om utsläpp av fast avfall från fartyg i bilaga IV regel 8.

4.3 Ingreppsprotokollet

Protokollets syfte är att göra bestämmelserna i 1969 års ingreppskonvention om ingripande på det fria havet vid sjöolyckor, som kan leda till oljeförorening, tillämpliga också på fall då sådana olyckor kan medföra förorening genom andra ämnen än olja. Förutsättningarna för och omfattningen av rätten att ingripa beskrivs i protokollets artikel 1 (punkt 1) på samma sätt som i 1969 års konvention (artikel I punkt 1). Stat får sålunda på det fria havet vidta nödvändiga åtgärder för att förebygga, minska eller avvärja allvarlig eller överhängande fara som förorening av havsvattnet genom andra ämnen än olja medför för statens kuster eller därtill knutna intressen. Även hot om sådan förorening berättigar staten att ingripa. Rätten att ingripa

är begränsad till fall då förorening eller hot om förorening orsakas av sjöolycka eller åtgärder i samband med sådan olycka och det är rimligt att anta att mycket allvarlig skada kan uppkomma.

Vad som avses med "andra ämnen än olja" preciseras i artikel I punkt 2 i protokollet. Sådana ämnen är dels de ämnen som tagits upp i en särskild förteckning över skadliga ämnen som skall upprättas inom IMCO och som skall fogas som bilaga till protokollet, dels andra ämnen som kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för levande tillgångar och den marina faunan och florin, skada skönhets- och rekreationsvärden eller störa annat behörigt utnyttjande av havet. Enligt punkt 3 har fördragsslutande part, som gör ett ingripande enligt protokollet i fråga om ämne som inte finns i den särskilda förteckningen, bevisskyldigheten för att ämnet under rådande förhållanden vid tidpunkten för ingreppet skäligen kunde ge upphov till allvarlig och överhängande fara likartad med den som framkallas av ämnen som är upptagna i förteckningen.

I detta sammanhang bör nämnas att den särskilda förteckning som avses i artikel I punkt 2 har utarbetats av IMCO:s kommitté för skydd av havets miljö (MEPC), som fastställde dess innehåll genom beslut den 21 november 1974, och att förteckningen numera finns som bilaga till ingreppsprotokollet. I förteckningen har tagits upp bl. a. lätta oljor. Att så har skett beror på att protokollet är avsett att komplettera ingreppskonventionen vars definition av "olja" omfattar endast råolja, brännolja, dieselolja och smörjolja.

Genom *artikel II* i protokollet görs en rad bestämmelser i ingreppskonventionen (artikel I punkt 2, artiklarna II–VIII och bilagan) tillämpliga på det område som regleras i protokollet. Den förteckning över experter som nämns i artiklarna III och IV i konventionen skall för protokollets tillämpning utökas med experter på de ämnen som avses med protokollet.

Artikel III i protokollet innehåller regler om ändring av den särskilda förteckningen över skadliga ämnen som numera finns i bilagan till protokollet. Ändringsförfarandet ansluter i princip till vad som föreskrivs i havsföroreningskonventionen i fråga om ändring i bihang till bilaga. Har en ändring antagits inom MEPC med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande fördragsslutande parter och därefter delgivits de fördragsslutande parterna, skall den anses som godtagen vid utgången av en tid av sex månader, om inte inom denna tid minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna gör invändningar häremot. En ändring som skall anses som godtagen träder efter ytterligare tre månader i kraft för samtliga fördragsslutande parter utom dem som förklarat sig inte kunna godta ändringen.

Enligt *artikel IV* skall protokollet, som var öppet för undertecknande under tiden 15 januari – 31 december 1974, bli föremål för ratificering, godtagande eller godkännande av stater som undertecknat det och för anslutning av stater som inte undertecknat det. En förutsättning är emellertid att staten har tillträtt ingreppskonventionen.

Artikel V innehåller närmare föreskrifter om ratificering, godtagande, god-

kännande och anslutning.

Av *artikel VI* framgår att protokollet träder i kraft på nittionde dagen efter den dag då femton stater har tillträtt protokollet. För stater som tillträder senare träder protokollet i kraft på nittionde dagen efter den dag då staten deponerat vederbörligt instrument om tillträde.

Enligt *artikel VII*, som handlar om uppsägning, träder en uppsägning i kraft ett år efter det att ett instrument om uppsägning deponerats, om inte staten i fråga själv bestämmer en längre tid. Uppsägning av ingreppskonventionen skall anses innefatta uppsägning också av protokollet.

Revision och ändring av protokollet sker enligt *artikel VIII* genom en för ändamålet anordnad konferens. Om minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna begär det, skall en sådan konferens sammankallas av IMCO.

Artiklarna IX–XI innehåller slutbestämmelser om protokollets deponering och om underrättelser, registrering och språk.

Bilagan till protokollet – med en förteckning över skadliga ämnen – har berörts i det föregående.

4.4 Östersjökonventionen

Konventionens tillämpningsområde – Östersjöområdet – definieras i *artikel 1* på samma sätt som i havsföroreningskonventionen (bl. a. bilaga I regel) 10). Det omfattar den egentliga Östersjön, Finska viken, Bottniska viken och Östersjöns inlopp, vars norra gräns utgörs av latitudparallellen vid Skagen på jylländska halvöns norra spets (57°44,8' nord). I *artikel 1* anges därutöver att de fördragsslutande parternas inre vatten faller utanför Östersjökonventionens tillämpningsområde. De fördragsslutande parterna förbinder sig dock enligt *artikel 4* att tillse att syftemålen med konventionen uppnås även inom de inre vattnen. Konventionen är inte heller direkt tillämplig på krigsfartyg, marina hjälpfartyg, militära luftfartyg eller annat fartyg eller luftfartyg som ägs eller drivs av en stat och som vid tillfället i fråga används endast i statlig icke-kommersiell tjänst. De fördragsslutande parterna skall dock tillse att sådant fartyg och luftfartyg används i överensstämmelse med konventionen i den mån detta är skäligt och möjligt (*artikel 4*).

I *artikel 2* definieras bl. a. begreppen "förorening", "fartyg och luftfartyg", "olja", "skadligt ämne" och "incident". Med "förorening" förstås sådana av människan direkt eller indirekt orsakade utsläpp i den marina miljön av ämnen eller energi som medför skadliga följder, såsom risk för människors hälsa, skada på levande tillgångar och marin fauna och flora, hinder för behörigt utnyttjande av havet, fiske inbegripet, försämring av havsvattnets användningsmöjligheter och minskning av skönhets- och rekreationsvärden. "Skadligt ämne" är ämne som utsläppt i havet är ägnat att orsaka förorening. Nu nämnda definitioner av "förorening" och "skadligt ämne" överensstämmer i stort sett med definitionen av "skadligt ämne" i havsföroreningskonventionen (*artikel 2*). Med "olja" förstås, liksom i bilaga I till havs-

föroreningskonventionen, petroleum i varje form, däri inbegripet råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter. Med "fartyg och luftfartyg" avses vatten- och luftburna fartyg av alla slag, däri inbegripet bärplansbåtar, svävare, undervattensfartyg, flytande farkoster med eller utan eget framdrivningsmaskineri och fasta eller flytande plattformar. "Incident" definieras i överensstämmelse med havsföroreningskonventionen (artikel 2) som händelse som medför eller kan befaras medföra utsläpp i havet av skadligt ämne eller utflöden innehållande sådant ämne.

Särskilda bestämmelser om förorening från luftfartyg ges i Östersjökonventionen endast i reglerna om dumpning, vilka avser dumpning från både fartyg och luftfartyg (*artikel 9* och *bilaga V*). Dessa regler behandlas i prop. 1975/76:6 och förbigås i förevarande sammanhang.

Bestämmelser om förorening från fartyg finns, förutom i reglerna om dumpning, i artikel 7 och i bilaga IV till konventionen. Enligt *artikel 7* åtar sig de fördragsslutande parterna att vidta de åtgärder som anges i bilaga IV för att skydda Östersjöområdet mot förorening. De fördragsslutande parterna skall därutöver utveckla och tillämpa enhetliga normer för mottagningsanordningarnas kapacitet och lokalisering, varvid skall beaktas bl. a. passagerarfartygens och kombinationsfartygens särskilda behov.

Bilaga IV till Östersjökonventionen inleds med två regler som behandlar samarbetet mellan Östersjöstaterna i havsföroreningsfrågor. I regel 3 ges vissa definitioner. Reglerna 4–8 handlar om föroreningar genom olja, skadliga flytande ämnen i bulk, skadliga ämnen i förpackad form, toalettavfall resp. fast avfall.

Enligt *regel 1* skall de fördragsslutande parterna samarbeta inom IMCO i syfte att få organisationen att utveckla dels internationella regler för navigering av djupgående fartyg i trånga och grunda delar av Östersjöområdets internationella vatten och i tillfartslederna till Östersjön, dels ett internationellt radiorapporteringsystem för stora fartyg inom Östersjöområdet och för fartyg som transporterar betydande mängder skadliga ämnen. De fördragsslutande parterna skall enligt *regel 2* bistå varandra också vid undersökning av överträdelse av gällande lagstiftning om åtgärder mot förorening, om överträdelsen har skett eller misstänks ha skett inom Östersjöområdet. Sådant samarbete kan omfatta exempelvis granskning av fartygs oljedagböcker, lastdagböcker, skepps- och maskindagböcker och tagande av oljeprov i och för identifiering eller märkning av oljan.

I *regel 3* har tagits upp definitioner av betydelse för samtliga övriga regler. Definitionen av begreppen "fartyg", "administration" och "utsläpp" överensstämmer med motsvarande definitioner i artikel 2 i havsföroreningskonventionen. Begreppet "närmaste land" definieras i regel 3 så att avstånd från närmaste land skall räknas, liksom ifrågavarande stats territorialhav, från baslinjen.

Bestämmelserna i reglerna 4, 5, 7 och 8 om olja, skadliga flytande ämnen, toalettavfall och fast avfall ansluter sig till föreskrifterna i bilagorna I, II, IV och V till havsföreningenskonventionen, varvid i förekommande fall reglerna för specialområden följts. När det gäller bestämmelserna om skadliga ämnen i förpackad form – regel 6 i bilaga IV till Östersjökonventionen och bilaga III till havsföreningenskonventionen – är skiljaktigheterna större.

I fråga om förening från fartyg genom olja slås i *regel 4* fast att bestämmelserna skall börja tillämpas snarast möjligt, dock inte senare än den 1 januari 1977 eller vid tidpunkten för konventionens ikraftträdande, om denna tidpunkt infaller senare. I regel 4 har också tagits upp vissa definitioner, som har direkt motsvarighet i havsföreningenskonventionen (bilaga I regel I), såsom definitionerna av begreppen "olja", "oljehaltig blandning", "oljetankfartyg", "ren barlast" och "segregerad barlast". Övriga bestämmelser i regel 4 – om utsläpp, allmänna undantag, om borrhullsfartyg och andra plattformar och om mottagningsanordningar – överensstämmer i allt väsentligt med motsvarande föreskrifter i bilaga I till havsföreningenskonventionen (reglerna 10, 11 och 21).

Bestämmelserna om skadliga flytande ämnen i bulk (*regel 5*) är desamma som de i havsföreningenskonventionens bilaga II utom såtillvida att i Östersjökonventionen saknas motsvarighet till havsföreningenskonventionens föreskrifter om havsområden som inte är specialområden, om besiktningar och certifikat och om åtgärder för att minimera förening genom olycks-händelse. Bihangen II–V till Östersjökonventionens bilaga IV motsvarar bihangen I–IV till havsföreningenskonventionens bilaga II. I fråga om tidpunkten för ikraftträdandet av bestämmelserna om skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk sägs i bilaga IV till Östersjökonventionen att den skall fastställas av de fördragsslutande parterna så snart som möjligt och inte senare än den 1 januari 1977 eller ett år efter konventionens ikraftträdande, beroende på vilken av dessa tidpunkter som infaller senare.

Vad som föreskrivs i *regel 6* om skadliga ämnen i förpackad form har viss motsvarighet i bilaga III till havsföreningenskonventionen. I Östersjökonventionen sägs att de fördragsslutande parterna så snart som möjligt skall tillämpa lämpliga enhetliga regler rörande transport av skadliga ämnen i förpackad form eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar. I samma regel ges vidare en föreskrift som i sak överensstämmer med regel 8 i bilaga III till havsföreningenskonventionen.

Föreskrifterna i *regel 7* om toalettavfall från fartyg överensstämmer i allt väsentligt med föreskrifterna i havsföreningenskonventionen om utsläpp, allmänna undantag, mottagningsanordningar och standardiserade utsläppsanslutningar (bilaga IV till havsföreningenskonventionen, reglerna 8–11). Begreppet "nytt fartyg" knyts i Östersjökonventionen till tidpunkten för konventionens ikraftträdande. Östersjökonventionens utsläppsregler skall träda i kraft, i fråga om nya fartyg som är godkända för transport av mer än

100 personer senast den 1 januari 1977 och i fråga om andra nya fartyg, om de har en bruttodräktighet av minst 200 ton eller är godkända för transport av minst 10 personer, vid en tidpunkt som bestäms av de fördragsslutande parterna, dock senast den 1 januari 1979. När det gäller existerande fartyg skall utsläppsbestämmelserna i Östersjökonventionen träda i kraft, i fråga om fartyg som är godkända för transport av mer än 400 personer senast den 1 januari 1978 och i fråga om andra fartyg, om de har en bruttodräktighet av minst 200 ton eller är godkända för transport av minst 10 personer, vid en tidpunkt som bestäms av de fördragsslutande parterna, dock senast tio år efter den tidpunkt som fastställts för nya fartyg. Finner en fördragsslutande part att en tillämpning från den 1 januari 1978 av utsläppsbestämmelserna på ett visst existerande fartyg som är godkänt för transport av mer än 400 personer skulle medföra behov av konstruktionsändringar som skulle vara orimliga, får undantag medges för fartyget längst till dess tio år förflutit från konventionens ikraftträdande.

Av *regel 8* framgår att definitionen av begreppet "fast avfall" och föreskrifterna om utsläpp, om fasta och flytande plattformar, om allmänna undantag och om mottagningsanordningar i allt väsentligt överensstämmer med motsvarande föreskrifter i bilaga V till havsföreningenskonventionen. Östersjökonventionens föreskrifter skall dock enligt *regel 8* börja tillämpas så snart som möjligt och senast den 1 januari 1976 eller den dag då konventionen träder i kraft, om denna tidpunkt infaller senare.

I övrigt får jag beträffande nu nämnda regler i Östersjökonventionen hänvisa till min redogörelse för motsvarande bilagor till havsföreningenskonventionen. I detta sammanhang bör framhållas med avseende på Östersjökonventionen att bestämmelserna om skadliga ämnen i förpackad form, toalettavfall och fast avfall (reglerna 6–8 i bilaga IV) – till skillnad från motsvarande föreskrifter i havsföreningenskonventionen (bilagorna III–V) – inte är valfria och alltså blir omedelbart bindande för de stater som tillträder Östersjökonventionen. Det bör också nämnas att bestämmelserna i reglerna 4–8 i Östersjökonventionen inte innehåller några krav i fråga om fartygens konstruktion och, på få undantag när, inte heller särskilda bestämmelser om fartygens utrustning.

Bestämmelser om samarbete mellan de fördragsslutande parterna vid bekämpning av havsföreningar finns i *artikel 11*. I artikeln förbinder sig parterna att samarbeta på sätt som anges i *bilaga VI* för att avvärja eller så långt som möjligt begränsa förening av Östersjöområdet genom olja eller andra skadliga ämnen. Förebilder för bilaga VI har varit överenskommelsen mellan de nordiska länderna om samarbete i fråga om åtgärder mot oljeförening av havet (SÖ 1971:23) och det avtalsutkast i samma fråga som uppgjordes vid Östersjöstaternas möte i Visby år 1970. Bilagan gäller framför allt samarbete mellan myndigheterna men innefattar också bestämmelser om fartygs- och flygplansbefälhavares skyldighet att avge rapporter. Till bi-

lagen är fogat ett bihang med bestämmelser om rapporter om incidenter som rör skadliga ämnen. Bihanget har samma innehåll som protokoll I till havsföreningenskonventionen.

I *regel 1* i bilaga VI definieras begreppen "fartyg", "administration" och "utsläpp" på samma sätt som i artikel 2 i havsföreningenskonventionen. Enligt *regel 2* skall de fördragsslutande parterna upprätthålla beredskap för att bekämpa förorening genom olja och andra skadliga ämnen till havs. De skall enligt *regel 3* utveckla och tillämpa övervakningsformer som täcker Östersjöområdet och som gör det möjligt att upptäcka och registrera utsläpp till havs av olja och andra skadliga ämnen. Samarbetet mellan de fördragsslutande parterna skall enligt *regel 4* omfatta också bärgning och återskaffande av förpackningar, fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- eller järnvägstankvagnar som innehåller skadliga ämnen och som har fallit överbord.

Regel 5 handlar om rapportering. De fördragsslutande parterna skall utveckla och tillämpa ett system för mottagning, kanalisering och expediering av rapporter om större föroreningar genom olja eller andra skadliga ämnen som observerats till havs och om incidenter som orsakar eller skulle kunna orsaka större förorening. De fördragsslutande parterna skall anmoda befälhavare på fartyg och piloter på flygplan att utan dröjsmål rapportera större föroreningar som observerats till havs och lämna vissa uppgifter om föroreningen. Befälhavare på fartyg som haft del i en incident eller annan person som är ansvarig för fartyget skall utan dröjsmål avge rapport om saken i enlighet med föreskrifterna i bihanget till bilaga VI, vilket bihang – som nämnts – överensstämmer med protokoll I till havsföreningenskonventionen. De fördragsslutande parterna skall vidare instruera fartyg och flygplan som utövar sjöbevakning och andra lämpliga organ att till sina myndigheter rapportera observationer om större föroreningar och om incidenter som orsakar eller skulle kunna orsaka sådan förorening. Av *regel 5* framgår ytterligare att fördragsslutande parter, som får reda på att en incident eller förorening genom olja eller andra skadliga ämnen kan utgöra ett allvarligt hot mot den marina miljön i Östersjöområdet eller mot någon annan fördragsslutande parts kust eller därtill knutna intressen, utan dröjsmål skall informera staten i fråga och, när det gäller fartygsolyckor, fartygets administration. Enligt *regel 6* skall varje fördragsslutande part anmoda befälhavare på fartyg som för dess flagga att vid incidenter lämna upplysningar om fartyget och dess last på begäran av behöriga myndigheter och att samarbeta med dessa myndigheter. De upplysningar som skall lämnas skall vara tillräckligt detaljerade för att havsförening skall kunna förhindras eller bekämpas.

I *regel 7* behandlas samarbetet mellan de fördragsslutande parterna såvitt avser bekämpnings- och bärgningsåtgärder med anledning av större förorening genom olja eller andra skadliga ämnen och av incidenter som orsakar

eller kan befaras orsaka förorening i Östersjöområdet. För ändamålet skall parterna avtala inom vilken region av Östersjöområdet var och en skall vidta nödvändiga åtgärder. Det föreskrivs också att, om en förorening driver mot annan stats region eller kan befaras göra det, den staten skall informeras utan dröjsmål.

Regel 8 ålägger de fördragsslutande parterna att lämna varandra bistånd vid bekämpning av förorening genom olja eller andra skadliga ämnen till havs. *Regel 9* innehåller föreskrifter om utbyte av information. Av *regel 10* följer att de myndigheter som hos de fördragsslutande parterna handlägger frågor om bekämpning av havsförorening skall upprätta direkt kontakt och samarbeta med varandra i ärenden av praktisk natur.

Slutligen bör i förevarande sammanhang nämnas att Östersjökonventionen enligt *artikel 27* träder i kraft två månader efter den dag då det sjunde instrumentet innefattande ratificering eller godkännande har deponerats. Att bestämmelserna i bilaga IV om förorening från fartyg innehåller särskilda regler om ikraftträdande har berörts i det föregående. Nämnas bör här också att en fördragsslutande part enligt *artikel 25* har möjlighet att, trots att förbehåll mot konventionen inte är medgivna, under en tid av högst ett år uppskjuta tillämpningen av alla eller vissa bestämmelser i en bilaga till konventionen eller av en ändring i en bilaga.

5 UKA:s förslag

5.1 Betänkandet (Ds K 1973:4) Anläggningar för mottagning av oljeblandat barlastvatten, m. m.

5.1.1 Inledning

I betänkandet erinras om det sedan länge pågående internationella samarbetet för att söka förhindra att havsvattnet förorenas genom olja. Sedan 1956 års riksdag godkänt 1954 års internationella oljeskyddskonvention utfärdades 1956 års lag. I lagen föreskrevs bl. a. att anläggning för mottagning av oljehaltig blandning skulle finnas i allmän hamn som Kungl. Maj:t bestämde. Lagen har sedermera – såsom framgår av det föregående – ersatts av 1972 års lag. Bestämmelsen i 1956 års lag har med i stort sett oförändrat innehåll överförs till den nya lagen men har preciserats till att gälla även anordning. Frågan om inrättande av mottagningsanläggningar har också tagits upp av riksdagen som år 1968 (mot. 1968:I:420 och 1968:II:528, 3LU 1968:49, rskr 1968:233) framhöll att åtgärder bör vidtas för att ordna och förbättra mottagningsstationer och där ge tillfredsställande service. Frågan överlämnades till UKA för att övervägas.

5.1.2 Oljetransporternas omfattning

Enligt utredningen har Sveriges totalförbrukning av oljeprodukter under tiden 1937–1967 mer än tjugodubblats. Särskilt markant har ökningen varit under andra hälften av 1950-talet och under 1960-talet. Från och med 1975 och fram till 1980 beräknas den årliga tillväxten komma att uppgå till omkring 5 %. Enligt utredningen beror ökningen vid sidan av övergången från fasta till flytande bränslen främst på det ökade energibehovet och på utbyggnaden av den petro-kemiska industrin. Den stegrade förbrukningen av oljeprodukter har medfört ändringar i oljeimportens struktur och antalet hamnar med direktimport av olja har ökat kraftigt. Vidare har underlag bildats för raffinaderietablering inom landet. Enligt utredningen gör den inhemska raffinaderikapacitetens ökning det troligt att andelen råolja i den svenska oljeimporten kommer att öka från ca 39 % år 1973 till 60–70 %.

Den totala kvantiteten lossade oljor och oljeprodukter från utrikes ort utgjorde enligt utredningen 1971 ca 29,8 milj. ton. Mer än en tredjedel av denna kvantitet eller ca 11,6 milj. ton lossades i Göteborg. I Nynäshamns oljehamn, Malmö, Stockholm och vid vissa oljelagringsanläggningar utanför Stockholms hamnområde lossades mellan 1,7 och 2,1 milj. ton på varje ställe. I Norrköping, Gävle, Karlshamn och Stenungsund lossades mellan 1,0 och 1,3 milj. ton per hamn. 5,7 milj. ton lossades i mindre kvantiteter i ett hundratal hamnar och lastageplatser. Av de 29,8 milj. ton oljor och oljeprodukter som 1971 lossats i svensk hamn från utrikes ort vidaretransporterades i inrikes sjöfart ca 8,0 milj. ton. För vidaretransport till utrikes

ort inlastades ca 1,8 milj. ton. Lastningen av oljor och oljeprodukter avseende både inrikes och utrikes ort var enligt utredningen huvudsakligen koncentrerad till Göteborgs och Nynäshamns oljehamnar samt till vissa oljelagringsplatser utanför Stockholms hamnområde. Enligt uppgift lastades i Göteborg 6,7 milj. ton, i Nynäshamns oljehamn 1,6 milj. ton och vid oljelagringsanläggningarna utanför Stockholms hamnområde 0,8 milj. ton. Därutöver lastades i regel endast mindre kvantiteter i Stockholms hamn, Malmö och Stenungsund (0,1–0,3 milj. ton per hamn).

5.1.3 Utnyttjandet av nuvarande oljemottagningsanläggningar, m. m.

Enligt utredningen föreligger behov av att lämna oljeförorenat barlastvatten i första hand i lastningshamnar för oljor och oljeprodukter samt i fråga om de s. k. OBO-fartygen (kombinerade bulk- och tankfartyg) även i malmlastningshamnar. Ett visst behov kan också finnas vid bunkring av fartyg som ännu använder sig av s. k. växeltankar, dvs. tankar som används för både barlastvatten och bunkerolja.

Såsom framgår av den tidigare redogörelsen skall det enligt 10 § första stycket 1972 års kungörelse finnas anläggning för mottagande av oljerester och oljehaltig blandning från fartyg i allmän hamn i Luleå, Stockholm, Norrköping, Malmö, Helsingborg och Göteborg. I betänkandet lämnas i huvudsak följande uppgifter om avlämnat barlastvatten. Under 1971 avlämnades i Göteborg ca 1,2 milj. m³. I Luleå hade under de fem senaste åren endast 19 fartyg begärt att få lämna barlastvatten. I Stockholm avlämnades barlastvatten tämligen sällan och i Malmö knappast någon gång. De avgifter som togs ut i samband med avlämnande av barlastvatten var enligt utredningen varierande. Vid avlämning vid Shell-Koppartrans-BP:s raffinaderi i Göteborg togs inte ut någon särskild avgift för fartyg som var destinerade till raffinaderiet medan avgiften för övriga fartyg var 1 kr/m³ jämte kostnader för personalen vid Shell-Koppartrans-BP:s anläggning. Vid mottagning i den anläggning som drivs i Göteborg av Tankcleaning AB utgick avgift med ca 4 kr/m³. I Malmö uppgick destruktionsavgiften till mellan 12 och 120 kr/m³. I Stockholms hamn var avgiften mellan 3 och 5 kr/m³. I Nynäshamns oljehamn togs ut 25 öre/m³. I Luleå utgick dels en fast avgift om 1 500 kr. vid malmkajen och 500 kr. vid kajen i Uddebo, dels en avgift om 50 kr/m³ för avskild olja jämte kostnader för personal.

Trots att oljeförbrukningen under en följd av år ökat väsentligt har, framhåller utredningen, de mottagningsanläggningar som nu finns i de flesta fall utnyttjats i ringa utsträckning. Enligt utredningen beror den låga utnyttjandegraden av mottagningsanordningarna i bl. a. Stockholm, Malmö och Luleå på bristande mottagningskapacitet, mindre god service i övrigt och höga kostnader i samband med avlämning.

Enligt 10 § andra stycket 1972 års kungörelse skall i 22 hamnar finnas anordningar av enklare beskaffenhet för mottagande av begränsade mängder

oljerester från fartyg. Anordningarnas kapacitet per timme varierar mellan 5 och 65 m³. Kostnaden för avlämning varierar mellan 15 och 50 kr/m³, vartill i regel kommer kostnad för personal och transporter i vissa fall. Enligt utredningen förefaller utnyttjandegraden vid nämnda anordningar att vara mycket låg.

5.1.4 Behovet av oljemottagningsanläggningar

Enligt utredningen bör det beaktas att behovet av mottagningsanläggningar i praktiken ställer sig helt olika för fartyg av skilda typer och att anläggningar kan behövas även i annan hamn än allmän hamn. Utredningen anser därför att den föreliggande frågan bör få en lösning som tillgodoser miljövårdsintresset utan inskränkningar med hänsyn till vilka typer av fartyg och hamnar det är fråga om.

Vad tankfartygen beträffar behövs enligt utredningen anläggningar för mottagande av barlast- och tankspolvatten endast vid lastningsplatser och reparationsvarv. Sistnämnda slag av anläggningar kommer att behandlas under avsnitt 5.1.7. I lossningshamnar för de oceangående tankfartygen anser utredningen att det i regel inte finns behov av några mottagningsanläggningar för barlastvatten, eftersom sådana fartyg efter lossning tar in barlastvatten före utresan och sedan lossar det utanför svenskt territorium.

Vidare uttalar utredningen att det för samtliga typer av fartyg fordras möjlighet att göra sig av med sådana oljerester som uppkommer som en följd av fartygens drift. Härmed avses oljerester som hörör från fartygens maskineri. Denna fråga kommer att behandlas under avsnitt 5.1.6.

Slutligen anser utredningen, att behov kan föreligga för vissa äldre fartyg med växeltankar, dvs. tankar som används för både barlastvatten och bunkrolja, att avlämna barlastvatten vid bunkringsanläggningar.

Enligt utredningen kommer behovet av anläggningar m. m. för mottagande av barlastvatten även fortsättningsvis att härröra främst från fartyg som i svenska hamnar lastar olja och oljeprodukter. I sina överväganden anser sig utredningen vidare böra utgå från att behovet av mottagningsanläggningar av ifrågavarande slag under överblickbar framtid i varje fall inte kommer att minska. Utredningen erinrar om det då föreliggande utkastet till havsföroreningskonvention.

5.1.5 Skyldighet att inrätta oljemottagningsanläggningar för barlastvatten, m. m.

Skyldighet att inrätta och driva anläggning för mottagande av oljerester är f. n. knuten till ägaren av allmän hamn, dvs. i realiteten vederbörande kommun. Mot denna princip invänder utredningen att mottagandet av barlastvatten måste anses utgöra en integrerande del av den verksamhet som

pågår vid en oljedepå, cisternanläggning eller liknande och detta oavsett var den är belägen. Enligt utredningens uppfattning bör bl. a. av detta skäl skyldigheten att ta emot oljeblandat barlastvatten vara knuten till huvudmannen för den anläggning varifrån olja och oljeprodukter utlastas till fartyg. En sådan ordning anses också stå i överensstämmelse med grunderna för gällande miljöskyddslagstiftning, som innebär att den som utövar eller ämnar utöva miljöfarlig verksamhet skall vidta de skyddsåtgärder, tåla den begränsning av verksamheten och iaktta de försiktighetsmått i övrigt som skäligen kan fordras för att förebygga eller avhjälpa olägenhet. Ett särskilt skäl för att knyta mottagningsanläggning för barlastvatten till raffinaderier o. d. är att de tekniska förutsättningarna för att slutligt ta hand om oljeresterna är särskilt goda just där sådan verksamhet bedrivs. Utredningen pekar på att mottagningsanläggningar genom oljebolagens försorg tillkommit i Nynäshamn och Göteborg och att dessa anläggningar enligt berörda parter fungerar på ett utmärkt sätt. Slutligen erinras om att kommerskollegium i samband med tillkomsten av 1956 års lag förutsatte att mottagningsanläggningar i flertalet oljelastningshamnar skulle komma att inrättas genom oljedistributionsföretagens försorg och att detta också förutsattes av 1954 års internationella oljeskadekonferens i London.

Utredningens förslag innebär att skyldigheten att inrätta anläggning skall avse varje hamnanläggning där olja och oljeprodukter utlastas under sådana förhållanden att det lastande fartyget behöver lämna oljeblandat barlastvatten eller oljerester för att kunna ta emot lasten. Utredningen anser det inte vara möjligt att generellt ange vilka kvantiteter barlastvatten det bör vara fråga om för att sådan skyldighet skall föreligga. Uppenbart är dock att det måste vara fråga om ett stadigvarande behov som inte gäller endast obetydliga kvantiteter. Bestämmelsen i ämnet bör enligt utredningen utformas så att regeringen skall besluta om i vilka hamnar oljemottagningsanläggningar skall finnas. Att delegera denna beslutanderätt till myndighet som regeringen bestämmer bör enligt utredningens uppfattning inte komma i fråga. Enligt utredningen bör vidare regeringen ensam besluta om vem som skall vara huvudman för anläggning. Beträffande anläggningarnas tekniska utformning förutsätter utredningen, att sjöfartsverket – i vad avser miljöfrågor efter samråd med statens naturvårdsverk – utformar erforderliga direktiv. I enlighet med det anförda har utredningen upprättat förslag till lag om ändring av 9 och 10 §§ i 1972 års lag.

Utredningen framhåller, att det är angeläget att sjöfartsverket fortlöpande övervakar verksamheten vid anläggning så att den fungerar helt tillfredsställande och att verket vidtar de åtgärder som utvecklingen kan påkalla. Om det vid mottagningsanläggning sker återvinning av olja på sådant sätt att renat vatten släpps ut, bör kontroll av utsläpp ske på samma sätt som vid andra industrier i landet.

Utredningen framhåller vidare att oljemottagningsanläggning kan behöva inrättas även i hamn där olja inte lastas men som anlöps av fartyg som kan lasta olja. Utredningen syftar därvid främst på de s. k. OBO-fartygen som kan lasta både malm och olja och som i malmlastningshamn kan behöva göra sig av med oljeblandat barlastvatten m. m. Skyldighet att anordna sådan mottagningsanläggning bör enligt utredningen vara knuten till huvudmannen för utlastningsanläggningen.

Utredningen förutsätter att oljemottagningsanläggningar efter avtal skall få utnyttjas även för mottagande av sådana oljeblandningar som kustbevakningen kan ha behov av att avlämna efter genomförda oljebekämpningsuppdrag till sjöss.

Utredningen anser inte att det föreligger skäl att införa några särskilda statsbidragsmöjligheter inom detta område. Som skäl härför åberopas att som allmän princip för miljövården kan sägas gälla att den som förorenar eller kan förorena skall bära kostnaderna för att detta skall kunna förhindras. Vidare framhåller utredningen bl. a. att sådana bidrag skulle kunna få vidsträckta konsekvenser och medföra krav på liknande bidrag på näraliggande håll. Utredningen anser, att statsmakterna inte har att ta ställning till om avgifter bör tas ut eller ej. Frågan härom synes enligt utredningen vara av den karaktär att den inte bör offentligt rättsligt regleras utan avgöras genom överenskommelse mellan vederbörande parter, dvs. i första hand rederiet och det utlastande företaget.

5.1.6 Oljerester från fartygs drift

Vid all fartygs trafik uppkommer vissa mängder avfallsolja som härrör från fartygens maskineri, i regel av mindre omfattning. Denna olja kan i allmänhet tas om hand i tankbilar eller andra enklare anordningar, som enligt 1972 års kungörelse skall finnas i ett relativt stort antal hamnar. De oljerester som här avses skiljer sig enligt utredningens mening principiellt inte från avfallsolja som härrör från kommunikationsmedel på land, t. ex. från bilar. Det ligger därför enligt utredningen nära till hands att hävda att all sådan olja från avfallssynpunkt bör betraktas på ensartat sätt. Utredningen erinrar därvid om att utredningen i sitt föregående betänkande (Ds Jo 1973:1) Kemiskt avfall – uppgifter och organisation, del II föreslagit en sådan ändring av 4 § kommunala renhållningslagen att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer skall kunna besluta om kommunalt monopol på vissa grupper av kemiskt avfall. Enligt utredningens mening bör förutsättningar för ett beslut om kommunalt monopol på i vart fall avfallsprodukter av det slag som representeras av avfallsolja eller sådan blandning som innehåller olja och som härrör från fartygs drift föreligga och därför införas. Några bestämmelser om anordning för mottagande av oljerester och oljehaltig blandning behöver med hänsyn härtill enligt utredningen inte tas upp i 1972 års lag och 1972 års kungörelse, utan be-

stämmelserna i dessa författningar kan begränsas till att avse anläggningar av den karaktär som angivits tidigare. Genom den föreslagna ordningen skapas enligt utredningens uppfattning förutsättningar för den samordning i vederbörande hamnar av ifrågavarande avfallshantering med annan sådan hantering som enligt utredningens direktiv ansetts önskvärd och som också enligt utredningen måste anses angelägen. Överhuvudtaget bör enligt utredningen gälla att, i den mån oljerester som härrör från oljemottagningsanläggningar och liknande anordningar inte kan tas till vara inom vederbörande anläggning eller anordning, kommun inom ramen för ett kommunalt monopol på avfallsolja bör ha ansvaret härför. Utredningen erinrar i sammanhanget om att en praktiskt taget hela landet omfattande insamlingsorganisation för oljeavfall torde vara uppbyggd inom kort. Utredningen framhåller att de kostnader som en kommun kan få i detta sammanhang kan täckas genom avgiftsbeläggning, eftersom lagen om kommunala renhållningsavgifter blir tillämplig om kommunalt monopol på oljeavfall införs.

5.1.7 Tankrengöringsanläggningar

Särskild tankrengöring behövs ofta innan vissa reparationer av fartyg kan utföras. Sådan reparationsverksamhet torde enligt utredningens uppfattning komma att koncentreras till några få varv. En lösning som därvid kan vara lämplig är enligt utredningen den som valts av AB Götaverken i Göteborg. Detta företag har byggt om ett tankfartyg så att det utgör en behandlingsanläggning för oljeavfall och annat kemiskt avfall. Vidare erinrar utredningen om de då inom IMCO pågående utredningarna för belysning av frågan vilken betydelse sådana anläggningar kan ha i kampen mot oljeföroreningar. För egen del förutsätter utredningen att varje reparationsvarv kommer att ha tillgång till nödvändig anläggning. .

5.2 Betänkandet (Ds K 1974:12) Anläggningar och anordningar för mottagning av kemikalierester från fartyg

5.2.1 Inledning

Både havsföroreningskonventionen och Östersjökonventionen behandlar, som jag tidigare har redovisat, andra skadliga flytande ämnen i bulk än olja. Konventionerna förutsätter att särskilda mottagningsanordningar för rester av och blandningar med sådana ämnen skall finnas i hamnar och terminaler för lastning och lossning samt i hamnar där kemikalietankfartyg repareras. Någon bestämmelse om sådana anläggningar finns inte i svensk lagstiftning. Enligt utredningen finns dock f. n. i Göteborg vissa möjligheter att avlämna kemikalier och kemikalierester för tillfällig förvaring.

Fartygstankar skall enligt vad utredningen anför före påfyllning av ny

last vara helt fria från främmande ämnen. Då fartygen i allmänhet byter lastslag vid varje resa, behöver således tankarna rengöras efter så gott som varje lossning. Enligt utredningen kan rester av lättflyktig last avlägsnas genom vädring, medan rester av andra produkter oftast spolas bort med vatten. Lastresterna och spolvattnet släpps i regel ut i havet. De flesta befälhavare torde dock försöka undvika att göra utsläppen allt för nära land eller i eljest ömtåliga vatten.

5.2.2 *Kemikalietransporternas omfattning*

Utvecklingen av den kemiska och kemisk-tekniska industrin har enligt utredningen varit och är alljämt mycket stark. Parallellt med industrins utveckling har kemikalietransporterna fått en allt större omfattning. Tidigare skeppades huvuddelen av kemikalierna i förpackad form (plåtfat, flaskor m. m.), men många kemikalier fraktas numera i kemikalietankfartyg, i djup-tankar på torrlastfartyg, i fraktcontainers och i flyttbara tankar.

Enligt vad utredningen anför fanns 1972 över 20 redare som opererade med mer än 470 kemikalietankfartyg med en total dödvikt av 2 milj. ton. Av dessa fartyg hade 110 mer än 17 000 ton dödvikt. F. n. transporteras mer än 300 olika kemiska ämnen och beredningar i bulk till sjöss. Stora mängder kemikalier transporteras också som styckegods på torrlastfartyg. Enligt uppgift förekommer mer än 700 olika ämnen och beredningar i sjötransport. Antalet ökar successivt.

I Sverige har enligt utredningen införseln och utförseln av produkter från kemiska och närstående industrier under 1964–1972 i stort sett fördubblats. Den sammanlagda mängden har ökat från 2,2 milj. ton 1964 till ca 4,7 milj. ton 1972. Den största varugruppen av produkter från kemiska och närstående industrier utgörs av kemiska grundämnen och kemiska föreningar. Den sammanlagda mängden införda och utförda kemiska grundämnen och kemiska föreningar utgjorde 1972 ca 2,2 milj. ton. Av denna mängd transporterades ca 1,8 milj. ton med fartyg. Utöver nämnda kvantitet i utrikes sjöfart lossades och lastades ca 0,6 milj. ton i inrikes sjöfart. Av sjöfartsstatistiken framgår att lossning och lastning av kemiska grundämnen och föreningar är starkt koncentrerad till vissa geografiska områden. Av den totala lossade kvantiteten på ca 1,4 milj. ton lossades 29 % i Malmö–Helsingborgsområdet, 20 % i Umeå–Sundsvallsområdet och 8,5 % i Göteborgsområdet. Av den totala lastade kvantiteten på ca 1 milj. ton lastades inte mindre än 52 % i Malmö–Helsingborgsområdet, 20,5 % i Göteborgsområdet och 15 % i Haparanda–Skellefteåområdet.

5.2.3 *Avgränsningen av begreppen kemikalier och kemikalierester*

De anläggningar eller anordningar som det är fråga om kan allmänt sägas ha till uppgift att i hamn ta emot andra kemikalier och kemikalierester från fartyg än olja och oljerester (skadliga ämnen). Det är alltså fråga om sådana

kemikalier och kemikalierester som härrör från fartygs drift. Föreskrifter kan med stöd av 1972 års lag meddelas inte bara om avfall från fartygs framdrivning utan även om t. ex. sopor, toalettavfall och avfall från annan last än olja i lagens mening (4 §). Skyldigheten att inrätta anläggning eller anordning kan dock enligt utredningen uppenbarligen författningsmässigt inte anknytas till ett så allmänt uttryck som kemikalier och kemikalierester. Ej heller bör användas begreppet "det som är skadligt", vilket begrepp förekommer i andra sammanhang. En närmare precisering är enligt utredningens mening nödvändig.

Bilaga II till havsföroreningskonventionen upptar bestämmelser om kategorisering av och en förteckning över skadliga ämnen som transporteras i bulk. Ämnena har i första hand fördelats på fyra grupper, A–D, varvid till grupp A hänförts de farligaste ämnena beträffande vilka gäller de strängaste bestämmelserna. Även Östersjökonventionen har en sådan kategorisering. På motsvarande sätt är det enligt utredningen nödvändigt att vid tillämpning av en svensk lagstiftning noga ange beträffande vilka ämnen m. m. skyldighet skall föreligga att anordna anläggning eller anordning, varvid konventionens innehåll givetvis bör utgöra grunden för svenska bestämmelser. Hur denna fråga lagtekniskt skall lösas, måste enligt utredningens mening bl. a. bli beroende av det sätt på vilket konventionens innehåll kommer att upphöjas till svensk lag. Utredningen finner det i förevarande fall naturligt att anknyta till lagen om hälso- och miljöfarliga varor som bemyndigar regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att ingripa mot hantering av olika kemiska varor eller beredningar som innehåller sådana varor. Enligt 52 § kungörelsen om hälso- och miljöfarliga varor kan produktkontrollnämnden föreskriva att hälso- och miljöfarlig vara eller avfallsprodukt av sådan vara får destrueras, konverteras eller på annat sätt tas om hand endast efter särskilt tillstånd av nämnden. Enligt utredningens mening bör produktkontrollnämnden med tillämpning av denna bestämmelse och efter samråd med bl. a. sjöfartsverket föreskriva för vilka ämnen och beredningar som det skall finnas mottagningsanläggningar eller anordningar. För uppfyllande av konventionskraven erfordras enligt utredningens uppfattning mottagningsanläggningar eller anordningar för i varje fall ämnen och beredningar av kategori A och B. Om anläggningar eller anordningar inrättas även för andra ämnen och beredningar, bör med hänsyn till sjöfartens internationella karaktär en obligatorisk skyldighet att anlita sådana anläggningar eller anordningar i första hand grundas på mellanstatliga överenskommelser.

5.2.4 Huvudmannskapet för anläggning och anordning

Skyldigheten att inrätta och driva anläggning för mottagande av oljerester är f. n. knuten till ägaren av vederbörande hamn, dvs. i realiteten veder-

börande kommun. Utredningen har emellertid såsom tidigare nämnts i sitt föregående betänkande uttalat att denna skyldighet inte bör vara knuten till ägaren av viss hamn utan i princip till huvudmannen för den anläggning varifrån olja och oljeprodukter lastas ut till fartyg. Som skäl för denna ståndpunkt har utredningen bl. a. framhållit att mottagandet av barlastvatten måste anses utgöra en integrerande del av den verksamhet som pågår vid en oljedepå, cisternanläggning eller liknande och detta oavsett var den är belägen. Utredningen ansåg också att en sådan ordning fick anses stå i överensstämmelse med grunderna för gällande miljöskyddslagstiftning.

När det gäller ansvaret för att lämplig mottagningsanläggning eller anordning finns för fartyg som behöver lämna farliga ämnen och rester av sådana synes enligt utredningens uppfattning två lösningar i första hand böra övervägas, den ena att lägga skyldigheten på hamnens ägare och den andra att lägga skyldigheten på lastens mottagare eller avsändare (hanterare). Vid ställningstagandet bör enligt utredningen en sådan ordning väljas att miljöskyddskraven kan tillgodoses utan alltför stora olägenheter för hanterare och rederier. Fartygen bör i möjligaste mån inte tvingas gå långa omvägar för att bli av med resterna av sina laster. Ifrågavarande transporters vägar, omfattning, karaktär m. m. måste med andra ord främst beaktas. När utredningen övervägt frågan om huvudmannskapet har den kommit till den uppfattningen att det inte är möjligt att finna en lösning som utan undantag kan tillämpas i alla hamnar. Det synes i stället enligt utredningen bli nödvändigt att tillämpa ett flexibelt system, som i varje särskilt fall ger det mest ändamålsenliga resultatet. En sådan ordning kan från principiella utgångspunkter framstå som inte helt lyckad men är likväl enligt utredningens uppfattning med hänsyn till ifrågavarande fartygstrafiks karaktär och omfattning nödvändig. Enligt utredningen blir det nödvändigt att – på grundval av produktkontrollnämndens förut omnämnda föreskrifter om vilka ämnen och beredningar som skall kunna tas om hand – bestämma i vilka hamnar mottagningsanläggningar och -anordningar skall inrättas. Efter analys av trafikens omfattning och karaktär bör sedan beslutas vem som skall vara huvudman. Uteslutet är inte att sådana förhållanden i viss hamn kan föreligga att det kan vara motiverat t. ex. att ålägga viss eller vissa hanterare att svara för anläggning av visst slag samtidigt som hamnens ägare åläggs att i övrigt ansvara för att erforderlig mottagningsanläggning finns tillgänglig. Åläggande att inrätta och driva anläggning eller anordning bör enligt utredningen kunna meddelas oavsett om anläggningens eller anordningens huvudman är enskild person eller ett enskilt, kommunalt eller statligt bolag eller annan juridisk person eller myndighet. Hinder bör inte föreligga för att huvudman anlitar annat företag för verksamheten under förutsättning att den drivs under former som kan godkännas av vederbörande myndighet.

Huvudman för viss anläggning eller anordning som tillkommit enligt myndighets beslut bör enligt utredningen vara skyldig att låta varje fartyg

anlita anläggning eller anordning för att avlämna rester av ämnen, som anläggningen eller anordningen är avsedd för. För att förhindra att oskäligen avgifter tas ut bör kunna föreskrivas att avgiften skall bestämmas enligt skälig och rättvis grund, dvs. efter samma normer som enligt förslaget till ny hamnlag skall gälla för avgifter i allmän hamn.

De skäl som utredningen åberopat för att inte föreslå något statsbidrag för tillkomst och drift av anläggningar för mottagning av olja och oljerester – främst principen inom miljövärden att den som förorenar eller som kan komma att förorena skall bära kostnaderna för att detta skall kunna förhindras – torde enligt utredningen kunna åberopas även beträffande nu ifrågakommande anläggningar och anordningar. Detta innebär alltså att kostnaderna i princip bör bestridas av huvudmannen. Huruvida särskilda avgifter för användning av anläggning eller anordning bör tas ut eller ej, får enligt utredningens uppfattning avgöras av huvudmannen för denna.

5.2.5 Den författningsmässiga regleringen, m. m.

Utredningen anser att det finns två författningar som kan komma i fråga när det gäller att lagfästa skyldigheten att inrätta och driva anläggning eller anordning i hamn för mottagning av rester av blandningar av kemikalier från fartyg, nämligen lagen om hälso- och miljöfarliga varor och 1972 års lag. Lagen om hälso- och miljöfarliga varor syftar främst till att förebygga att händelser inträffar som kan leda till skada på människor eller i miljön. Utredningen anser inte att lagen i sin nuvarande lydelse ger möjlighet att föreskriva att anläggningar eller anordningar av här avsett slag skall inrättas. 1972 års lag innehåller däremot redan bestämmelser om skyldighet att inrätta anläggning eller anordning för mottagande av oljerester och oljehaltig blandning från fartyg. Den är vidare tillämplig inte bara på föroreningar genom olja utan även på förorening genom annat som härrör från fartygs drift. Det är därför enligt utredningens mening naturligt att ta upp de bestämmelser som det är fråga om i 1972 års lag. Utredningen har i sitt tidigare betänkande föreslagit ny lydelse av 9 och 10 §§ 1972 års lag. Enligt utredningen bör 9 § kompletteras så att den avser även rester av och blandningar med kemikalier. Förslag härom har utarbetats av utredningen.

I fråga om rester av andra skadliga ämnen än olja framhåller utredningen att kvantiteterna ofta är ganska begränsade. I många fall torde därför enligt utredningen exempelvis en tankbil eller en särskild båt vara tillräcklig. I andra fall, uttalar utredningen, kan fasta anläggningar med t. ex. cisterner för lagring bli erforderliga. Då det inte torde kunna förutsättas att något allmänt kommunalt monopol på de typer av skadliga ämnen som här avses blir aktuellt inom en nära framtid bör bestämmelserna i ämnet enligt utredningens uppfattning avse både anläggningar och anordningar i alla de hamnar där behov kan finnas att lämna rester av ämnen och beredningar

som avses i lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Om fasta anläggningar blir erforderliga, får dessa förutsättas vara underkastade miljöskyddslagens bestämmelser, vilket utgör en särskild garanti för att de får en från miljöskyddssynpunkt tillfredsställande utformning. Produktkontrollnämnden kan också vid behov besluta om hur det skall förfaras med resterna efter ilandföring. Genom nämndens nära anknytning till statens naturvårdsverk föreligger enligt utredningens mening naturliga förutsättningar för att frågan om omhändertagandet av resterna skall beaktas vid den planering och utveckling av behandlingsresurser som utredningen föreslagit former för i betänkandet Kemiskt avfall – uppgifter och organisation, del II.

De tidigare i avsnitt 5.2.3 nämnda konventionerna talar förutom om skadliga ämnen i bulk även om bl. a. skadliga ämnen i förpackad form. I fråga om skadliga ämnen i bulk föreskrivs att erforderliga mottagningsanordningar skall anordnas. De svenska bestämmelserna om mottagningsanläggningar och -anordningar bör enligt utredningen i princip avse samtliga former av här avsedda ämnen och beredningar m. m. som transporteras med fartyg och inte begränsas såsom skett i konventionerna.

Vidare framhåller utredningen att bestämmelser även i andra hänseenden är erforderliga för att miljöskyddssynpunkterna skall kunna beaktas fullt ut. För att säkerställa att rester inte dumpas i havet bör bestämmelser utfärdas om att fartyg med vissa laster i bulk inte får lämna hamn förrän det kontrollerats att fartyget rengjorts på tillfredsställande sätt. Det bör också kunna föreskrivas att rester av och från söndriga förpackningar skall lämnas i land och att lastning och lossning får ske endast i vissa hamnar.

Enligt utredningen bör det slutligen såsom ett led i sjöfartsverkets uppgifter beträffande det förebyggande skyddet ankomma på verket att – efter samråd med rikspolisstyrelsen och tullverket – meddela anvisningar för kontrollen av lastdagböcker. Utredningen framhåller också att arbetarskyddets intressen nog måste beaktas i förevarande sammanhang. I den mån en tillräcklig kontroll av lastningen kan ske, torde en övergång till containertransporter vara ett verksamt medel när det gäller att tillgodose arbetarskyddet. Överhuvudtaget gäller att de frågor som aktualiseras i detta och liknande sammanhang ofta är av övergripande natur och berör olika myndigheters verksamhetsområden. För att tillgodose behovet av ett kontinuerligt samrådsförfarande kan det enligt utredningen vara lämpligt att för ändamålet inrätta en samrådsgrupp med representanter för bl. a. sjöfartsverket, tullverket, naturvårdsverket, yrkesinspektionen och rikspolisstyrelsen. Gruppen bör enligt utredningens mening bestå av personer som är aktivt engagerade i det dagliga arbetet på området.

6 Remissyttrandena

Som framgår av vad jag har anfört inledningsvis har frågor rörande skyddet mot förorening av haven remissbehandlats i flera olika sammanhang. Många remissinstanser har avgivit yttranden vid skilda tillfällen. Självfallet har remissinstanserna därvid gett uttryck för samma principiella ståndpunkt och jag kommer därför i det följande inte att ange i vilket sammanhang synpunkterna har framförts.

Ett svenskt tillträde till havsföroreningskonventionen tillstyrks eller lämnas utan erinran av remissinstanserna. *Sjöfartsverket*, *statens naturvårdsverk* och *kommerkollegium* betonar att Sverige bör tillträda konventionen till alla delar, dvs. också i fråga om de valfria bilagorna. Åtskilliga remissinstanser framhåller att konventionen innebär ett betydelsefullt steg framåt när det gäller att förebygga och begränsa havsförorening från fartyg. Uttalanden av denna innebörd görs av bl. a. *RÅ*, *generaltullstyrelsen*, *fiskeristyrelsen*, *kommerskollegium*, *Sveriges redareförening*, *Vattenvärnet*, *de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd* och *Svenska hamnförbundet*.

RÅ välkomnar konventionens krav på fartygens utrustning och fler och bättre mottagningsanläggningar för oljerester o. d. i hamnarna. Høgt ställda krav på dessa punkter torde vara det bästa sättet att förhindra havsföroreningar, eftersom förebyggande åtgärder ger större effekt än hot om sanktioner. Trots förbättringar av kontrollsystemet medför bevissvårigheterna att en effektiv lagföring av alla förbjudna utsläpp inte är möjlig att åstadkomma. Som tillfredsställande betecknas av *statens livsmedelsverk* att en reglering kommer till stånd i fråga om utsläpp av olika slag av kemiska föroreningar. *Vetenskapsakademien* värderar som särskilt positivt totalförbudet mot oljeutsläpp från fartyg i Östersjön, minskningen av de tillåtna oljeutsläppen i världshaven och reglerna om giftiga substanser, toalettavfall och fast avfall. Också *Vattenvärnet* understryker sistnämnda reglers betydelse. *De svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd* framhåller som nyheter av väsentlig betydelse föreskrifterna i konventionen om fartygs konstruktion och utrustning till skydd mot oljeutflöde m. m., föreskrifterna om kontrollanordningar som skall möjliggöra en noggrannare tillämpning av förbudsbestämmelserna och reglerna om anordningar för oljemottagning i hamnarna. Enligt *Svenska hamnförbundets* mening är konventionens bestämmelser väl avvägda och erbjuder inga oöverstiglga tekniska problem.

Några remissinstanser framför kritiska synpunkter i vissa mera allmänna avseenden utan att för den skull avstyrka ett svenskt tillträde till konventionen. Sålunda framhåller *de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd* att man genom konventionen inte kan åstadkomma ett fullständigt upphörande av avsiktlig förorening av havet genom utsläpp av olja och skadliga ämnen. Vidare anför *statens naturvårdsverk* att de utsläpp som tillåts enligt bestämmelserna i konventionen måste betraktas som stora.

Verket menar dock att konventionen ger bättre möjligheter än den gällande oljeskyddskonventionen att snabbt åstadkomma tillägg till de tekniska avsnitten vilket är betydelsefullt för att hålla konventionen tidsenlig och i linje med tekniskt framåtskridande. Även *Vetenskapsakademien* är av den uppfattningen att reglerna om utsläpp av olja och kemikalier inte är tillräckligt långtgående. Även om totalförbud för oljeutsläpp skall gälla för vissa särskilda områden, kan enligt akademien de tillåtna utsläppsmängderna inom övriga områden medföra betydande förorening. Akademien bedömer också möjligheterna att övervaka konventionsreglerna som små. Enligt *Vattnenvärnets* uppfattning medger konventionsbestämmelserna utsläpp av avfall alltför nära kusterna.

Flera remissinstanser, bl. a. *sjöfartsverket*, *generaltullstyrelsen* och *de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd*, framhåller att ett svenskt tillträde till konventionen bör ske snarast. Andra remissinstanser, bl. a. *Kusttankers intresseförening*, *Sjöassuradörernas förening* och *Sveriges redareförening*, understryker emellertid att det är mycket angeläget att konventionen inte träder i kraft för Sveriges del förrän det finns mottagningsanordningar för oljerester och oljeblandningar, skadliga ämnen m. m. inte bara i Sverige utan även i andra konventionsstater. Enligt *Kusttankers intresseförening* skulle konsekvenserna av ett ensidigt svenskt införande av havsföroreningskonventionens bestämmelser innebära att svenska tankfartyg inte alls skulle kunna delta i transporter av sådana produkter som är upptagna i bilaga II till konventionen och att den svenska sjöfartsnäringens konkurrensmöjligheter skulle bli starkt hämmade i fråga om transporter av lättare petroleumprodukter och vegetabilior.

Sveriges redareförening erinrar om att de mättnings- och kontrollsystem (bl. a. oljemätare, separatorer och oljefilter) som krävs enligt havsföroreningskonventionen ännu inte är framtagna för praktiskt bruk. Redareföreningen bedömer emellertid dessa problem som möjliga att lösa, även om det kommer att ta viss tid. *Sveriges fiskares riksförbund* framhåller att installation av ny utrustning i eller partiella ombyggnader av fiskefartyg för att uppfylla konventionsbestämmelsernas krav kommer att få svåra ekonomiska konsekvenser för fisket. Som exempel härpå anger riksförbundet utrustning med filtersystem för olja. *Sveriges varvsindustrieförening* anger som förutsättning för sitt tillstyrkande av ett svenskt tillträde till havsföroreningskonventionen att konventionsbestämmelserna i fråga om fartygs konstruktion och utrustning inte börjar tillämpas i Sverige förrän ett internationellt ikraftträdande av konventionen uppnåtts.

Vid remissbehandlingen av ingreppsprotokollet har ett svenskt tillträde tillstyrkts eller lämnats utan erinran av alla remissinstanserna.

Ett svenskt tillträde till Östersjökonventionen tillstyrks eller lämnas utan erinran av samtliga remissinstanser som yttrat sig över konventionens bestämmelser om havsförorening från fartyg. I flera

remissyttranden, bl. a. av *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, länsstyrelsen i Stockholms län, de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd, Svenska kommunförbundet och Sveriges redareförening*, görs uttalanden av den innebörden att konventionen skulle komma att utgöra ett betydelsefullt skydd för Östersjöns miljöförhållanden och att det därför är av stor betydelse att Sverige tillträder konventionen.

Några remissinstanser framför emellertid en del kritiska synpunkter. Sålunda framhåller *Svenska kommunförbundet* i fråga om Östersjöområdets avgränsning att det hårt trafikerade Skagerack, som ligger utanför konventionens tillämpningsområde, kan bli utsatt för ökade fartygsutsläpp när de strängare bestämmelserna i konventionen blir gällande för Östersjön, Öresund och Kattegatt och att Skagerack därför bör omfattas av konventionsbestämmelserna.

Förbundet – liksom *de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd* – förordar vissa kompletterande åtgärder för att öka skyddet av Östersjöområdets marina miljö mot föroreningar från fartyg. Svenska kommunförbundet finner det önskvärt att ett svenskt förslag om trafikseparering av Östersjön snarast läggs fram. Fartyg som går i olika riktningar bör tilldelas olika leder. Vidare bör enligt förbundets mening reglerna om lotsplikt för fartyg med allmänfarlig last och viss storlek ses över med hänsyn till känsliga marina miljöer.

En annan fråga som enligt de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd påkallar särskild uppmärksamhet gäller åtgärder i syfte att förmå även andra än konventionsstaternas egna fartyg att respektera konventionsförbuden inom Östersjöns hela vattenområde och sålunda även utanför kuststaternas territorialvatten. Det torde vara osäkert om påtryckningsåtgärder inom IMCO i syfte att åstadkomma godvillig efterföljd av förbudet från icke-konventionsstaters sida kommer att ge tillfredsställande resultat, även om energiska ansträngningar görs på diplomatisk väg. Om man på detta sätt inte kan uppnå önskat resultat, bör saken tas upp i den i konventionen angivna kommissionen i syfte att ena de kontraktsslutande staterna om att inte tillåta hamnanlöp av fartyg som inte efterkommer förbudet mot oljeutsläpp inom Östersjöområdet.

Beträffande den lämpliga tidpunkten för ett ikraftträdande av Östersjökonventionen framförs olika synpunkter. *Sjöfartsverket* förordar ett tidigt tillträde från Sveriges sida. Verket anser att Sveriges ratificering av konventionen bör samordnas med ratificeringen av havsföroreningskonventionen. *Sveriges redareförening* framhåller att upprättandet av särbestämmelser runt om i världen medför oöverskådlighet och osäkerhet som kan sägas underminera idén bakom internationella avtal. Föreningen, som dock tillstyrker att Sverige tillträder Östersjökonventionen så snart de praktiska förutsättningarna är för handen, finner det därför mest naturligt att konventionen träder i kraft samtidigt som havsföroreningskonventionen. I vart fall bör Östersjökonventionens ikraftträdande uppskjutas i avvaktan på på-

gående tekniska utredningar i Sverige och till dess man i samverkan med övriga Östersjöländer fått en klar bild av beredskapsläget runt hela Östersjön. Sveriges kemiska industrikontor tillstyrker ett svenskt tillträde till konventionen under förutsättning att konventionen tillämpas på ett enhetligt sätt av de olika Östersjöstaterna. Enligt *Rederiföreningen för mindre fartyg* får konventionens regler under inga omständigheter börja tillämpas i Sverige innan samtliga Östersjöstater förbundit sig att börja tillämpa reglerna från samma tidpunkt. Som förutsättningar för att konventionen skall kunna träda i kraft anger Sveriges redareförening att erforderliga mottagningsstationer inrättas i Sverige och övriga Östersjöstater. Sådana behövs för rester och vattenblandningar av alla slags oljor från barlast-, bunker- och sludgetankar samt rännstenar i alla fartyg, för flytande skadliga ämnen i bulk som uppblandats med barlastvatten och rengöringsvatten på fartyg avsedda för transport av flytande kemikalier, för toalettavfall och för fast avfall. Att tillräckliga mottagningsanordningar för oljerester och andra miljöfarliga ämnen är en förutsättning för konventionens ikraftträdande betonas också av *sjöfartsverket*, *länsstyrelsen i Stockholms län*, *de svenska ledamöterna av Nordiska oljeskyddsunionens råd*, *Kusttankers intresseförening* och *Rederiföreningen för mindre fartyg*.

Behovet av anläggningar och anordningar för mottagning av oljerester och oljehaltiga blandningar från fartyg vitsordas nästan genomgående av remissinstanserna. Åtskilliga av dessa understryker även att det är angeläget att sådana anläggningar och anordningar inrättas i den utsträckning som anges av UKA. Uttalanden av denna innebörd görs av bl. a. *RÅ, statens naturvårdsverk*, *länsstyrelserna i Stockholms samt Göteborgs och Bohus län*, *Svenska hamnförbundet*, *Svenska petroleum institutet* och *Sveriges redareförening*. Enligt Sveriges redareförening måste möjligheter till mottagning finnas på ett stort antal platser runt den svenska kusten. Redareföreningen pekar i detta sammanhang på de problem som kan uppkomma när kombinationsfartyg (s. k. OBO-fartyg) växlar från oljelast till malmlast i malmlastningshamnar och där vill lämna av oljerester och oljeblandat barlastvatten. Det kan här enligt föreningen bli fråga om vattenkvantiteter på 20 000 ton och mera som mottagningsanläggningen måste kunna ta emot och behandla. Sådana anläggningars processkapacitet bör därför övervägas mycket noga så att avlämnande kan ske utan dröjsmål. Vidare framhåller redareföreningen att barlastvatten måste kunna avlämnas, särskilt under vintertid, även från torrlastfartyg.

Nästan samtliga remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget att skyldigheten att inrätta och driva anläggning för mottagning av oljeblandat barlastvatten och tankspolvatten bör åligga huvudmannen för den anläggning varifrån olja och oljeprodukter utlastas samt i vissa fall även huvudmannen för utlastningsanläggning i malmlastningshamn och för bunkringsanläggning. Några remissinstanser, bl. a. *oljelagringsrådet*, *Svenska petroleum institutet* och *Sveriges industriförbund*, är emellertid av

annan uppfattning och framhåller att huvudmannaskapet inte bör överflyttas från ägaren av allmän hamn, dvs. i regel kommunen. Enligt oljelagringsrådet har utredningen inte redovisat tillräckligt övertygande argument för ett övergivande av rådande ordning. I varje fall bör det enligt rådets mening undersökas om man inte med begränsade justeringar av det nuvarande systemet kan effektivisera hanteringen av oljeblandat barlastvatten och bättra på de brister som i vissa hänseenden konstaterats. Svenska petroleum institutet framhåller att ett fartygs behov av barlastvatten inte i och för sig sammanhänger med det utlastande företags befraktning av fartyget utan i stället med fartygets närmast föregående last, resa och destination. Vidare påpekar institutet att – med undantag för ett fåtal enskilda anläggningar – oljedepåerna anlagts på kommunerna tillhörig mark, att kommunerna anlagt kajer, gemensamma anläggningar för lossning, inpumpning, oljeavskiljning m. m., att kommunerna har rätt att ta ut hamnavgifter och att kommunerna generellt strävar efter att tillhandahålla företagen service i olika hänseenden. Ett överförande av huvudmannaskapet till oljedepåerna synes enligt institutet rent praktiskt innebära en onödig omgång. Man måste nämligen utgå ifrån att varje huvudman – sedan regeringen beslutat i frågan – först måste träffa avtal med hamnen om tillstånd, mark, eventuella ledningar och om disposition och destruktion av det oljeförorenade vattnet. Enligt institutet kan det inte heller vara rationellt med flera anläggningar i samma hamn.

Sjöfartsverket förklarar sig berett att dels i samråd med berörda parter lägga fram förslag om i vilka hamnar anläggningar skall finnas, vem som skall vara huvudman för de olika anläggningarna, dessas tekniska utformning, kapacitet m. m., dels övervaka att anläggningarna kommer till stånd och delta i övervakningen av driften. Enligt verket bör dock driftkontrollen av anläggningar på land handhas av annan myndighet än verket. Vidare anser sjöfartsverket att verket även bör få i uppdrag att i samråd med berörda parter lägga fram förslag om den tekniska utformningen, kapaciteten m. m. av anordningarna för mottagande av oljerester från fartygs drift och att övervaka att sådana anordningar kommer till stånd.

Vissa remissinstanser framför olika synpunkter beträffande användningen av oljemottagningsanläggningar och därmed sammanhängande frågor.

Överstyrelsen för ekonomiskt försvar erinrar om att utbyte av olja i beredskapslager sker i intervaller. Enligt överstyrelsen måste det vara rimligt att avlämning av barlastvatten i sådana sammanhang kan ske vid någon närbelägen, av annan ägd mottagningsanläggning. Med hänsyn till de kostnader som det här är fråga om bör varje möjlighet till samarbete på platser med flera anläggningsägare tillvaratas i framtiden, liksom möjligheterna till fortsatt utnyttjande av befintliga mottagningsanläggningar oavsett nuvarande ägare. I sådana fall synes enligt överstyrelsen någon ändring vad beträffar huvudmannaskapet inte böra vidtas.

Statens naturvårdsverk anser att föroreningsfrågorna i samband med mot-

tagningsanläggningar inte tillräckligt beaktats av UKA. Att minska utsläppen till sjöss får enligt verket inte innebära att vattenvårdskraven eftersätts beträffande anläggningarna, som i sig innebär koncentrerings av föroreningar och utsläpp i ofta redan hårt belastade recipienter.

Länsstyrelsen i Malmöhus län framhåller att i området mellan Helsingborg och Helsingör har införts ett trafiksystem, som innebär att den långsgående fartygstrafiken enkelriktats. Detta system kommer möjligen att utvidgas att gälla ytterligare avsnitt i Öresund. För att i detta läge underlätta för fartyg att avlämna oljeblandat barlastvatten m. m. utan att enkelriktningssystemet äventyras är det enligt länsstyrelsen angeläget att samråd sker mellan Sverige och Danmark i fråga om lokaliseringen m. m. av mottagningsanläggningar i Öresund.

Svenska petroleum institutet framhåller att en teknisk omständighet, som försvårar lösningen av mottagningsproblemet, är att mottagningsanordningar i regel inte kan klara av behandling av oljeblandat vatten som innehåller emulgeringsmedel. Sådana medel förekommer vid rengöring av fartygstankar men bör enligt institutet förbjudas, när fartyg skall gå till oljehamn för lastning.

Statens naturvårdsverk, *Svenska kommunförbundet* och *Sveriges fartygsbefälsförening* framhåller att risken för oljeutsläpp i samband med läktring inte berörts av UKA och inte heller hur man skall förfara i sådana sammanhang.

Beträffande de ekonomiska aspekterna i samband med anläggningarnas anordnande och drift framför vissa remissinstanser olika synpunkter. *Länsstyrelsen i Stockholm län* anser att ytterligare överväganden bör göras beträffande finansieringen av anläggningar med direkta statsbidrag eller via en särskild fond. Att avgifternas storlek avgörs genom överenskommelse mellan berörda parter kan enligt länsstyrelsen leda till att de uttagna avgifterna liksom nu kommer att variera avsevärt från plats till plats och i vissa fall betraktas som alltför höga. *Länsstyrelsen i Hallands län* ifrågasätter om det inte bör utgå statsbidrag till täckande av kostnader för vissa mottagningsanläggningar. Enligt länsstyrelsen bör denna fråga ytterligare övervägas. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* uttalar att statsbidrag i viss omfattning bör kunna utgå till täckande av sådana kostnader. *Kusttankers intresseförening* föreslår att sjöfartsverket bemyndigas att efter samråd med rederiorganisationer och oljeföretag fastställa enhetliga mottagningsvillkor och eventuellt taxor. *Sveriges fartygsbefälsförening* föreslår att ett maximipris fastställs för mottagning. Flera remissinstanser framhåller att avgiften för mottagning av barlastvatten bör vara låg. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* är av den uppfattningen att det bör föreskrivas att huvudman för anläggning är skyldig att kostnadsfritt mottaga oljeblandat barlastvatten. Även *länsstyrelsen i Malmöhus län* ger uttryck för en sådan uppfattning. *Sveriges redareförening* tillstyrker UKA:s förslag när det gäller mottagningsanläggningar för oljeblandat barlastvatten endast under förutsättning att inga eller i varje fall låga avgifter tas ut.

Nästan samtliga remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran UKA:s förslag att de oljerester som härrör från fartygs maskinrum omhändertas av kommunerna inom ramen för ett kommunalt renhållningsmonopol och att kostnaderna härför täcks genom avgifter som tas ut med stöd av lagen om kommunala renhållningsavgifter.

Behovet av anläggningar och anordningar för mottagning av andra kemikalier och kemikalierester från fartyg än olja vitsordas genomgående av remissinstanserna. Flera av dem understryker dessutom att det är angeläget att sådana anläggningar och anordningar kommer till stånd. Av flera remissinstanser, bl. a. *statens naturvårdsverk*, *länsstyrelsen i Östergötlands län* och *Svenska kommunförbundet*, betonas vidare, att det är nödvändigt att frågan om det slutliga omhändertagandet och oskadliggörandet av kemiskt avfall löses i samband med att anläggningarna och anordningarna kommer till stånd. Naturvårdsverket är av den uppfattningen att flera betydelsefulla frågor måste belysas för att slutlig ställning skall kunna tas till hur ett system för anläggningar skall byggas upp och administreras. Enligt verket är en av de viktigaste frågorna på vilket sätt de omhändertagna kemikalieresterna skall behandlas och oskadliggöras och om det finns resurser för detta inom landet. Verket framhåller därvid att det är "uteslutet att ta emot några kemikalierester innan behandlingsfrågan är löst". Är behandlingsfrågan inte löst skulle nämligen enligt verket den situationen kunna uppstå att avfall som bedömts alltför riskfyllt att släppas ut i havet i stället – efter kanske endast bristfällig behandling – släpps ut i avsevärt känsligare områden, såsom hamnar och andra kustnära vatten. Samma synpunkter understryks av *Svenska hamnförbundet*.

Flertalet remissinstanser är av den uppfattningen att frågan om huvudmannskapet bör lösas i princip på det sätt UKA föreslagit, nämligen att ansvaret för att lämplig anläggning eller anordning finns läggs på hamnens ägare eller lastens mottagare eller avsändare (hanterare) och att ett flexibelt system tillämpas, som i varje särskilt fall ger det mest ändamålsenliga resultatet. Några remissinstanser är emellertid av annan uppfattning. Sålunda framhåller bl. a. *länsstyrelsen i Malmöhus län*, *Svenska petroleum institutet*, *Sveriges industriförbund* och *Sveriges redareförening* att ansvaret för mottagning av kemiskt avfall bör läggas på kommunerna.

Flertalet remissinstanser delar UKA:s uppfattning att kostnaderna för anläggning eller anordning för mottagning av kemiskt avfall bör bestridas av huvudmannen. Några remissinstanser anser dock att statsbidrag bör utgå till täckande av kostnader för uppförande av anläggning eller att denna fråga i varje fall bör utredas. Vidare är remissinstanserna nästan genomgående av den uppfattningen att huvudmannen efter skälig och rättvis grund själv bör få bestämma huruvida avgift för användning av anläggning eller anordning skall utgå. Av flera remissinstanser betonas härvid att avgiften bör vara låg. Några remissinstanser anser att avgiften bör inarbetas i hamnavgiften.

Mot konventionernas bestämmelser om toalettavfall och fast avfall framförs i stort sett inte några erinringar av remissinstanserna. Ett genomförande av en svensk lagstiftning på grundval av dessa bestämmelser hälsas med tillfredsställelse av bl. a. *Vattenvärnet* och *Vetenskapsakademien*. *Statens naturvårdsverk* anser att Sverige bör verka för att så många stater som möjligt ansluter sig till havsföroreningskonventionens valfria bilagor om toalettavfall och fast avfall.

7 Föredraganden

7.1 Inledning

Förorening av havsvatten genom olja, kemikalier etc. medför i flera hänseenden betydande skador och avsevärda olägenheter. Skadeverkningarna på växt- och djurvärld är välkända. Skador och olägenheter förorsakas också fisket bl. a. genom att redskap smutsas ned och förstörs av oljeföroreningar. Olja som driver in mot kusterna kan göra stränder otjänliga för bad och annat friluftsliv.

Sedan länge pågår ett internationellt samarbete för att söka hindra bl. a. sådan förorening av havsvattnet. Beträffande utsläpp av olja från fartyg har samarbetet tidigare resulterat i bl. a. konventionen den 12 maj 1954 till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja (oljeskyddskonventionen). Grundtanken i konventionen är att varje fördragsslutande stat skall tillse att dess fartyg, oavsett var i världen de uppehåller sig, iaktar i konventionen angivna regler för att motverka att havsvattnet förorenas. Den viktigaste av dessa regler är ett förbud mot utsläpp av olja inom vissa i konventionen angivna zoner (förbjudna zoner). Dessa sträcker sig i regel 50 nautiska mil från land. Det bör anmärkas att konventionens förbud inte avser alla slag av olja och inte heller utsläpp under vissa förhållanden av blandningar med en oljehalt som understiger särskilt angivna värden. Konventionen ändrades i vissa hänseenden vid en internationell oljeskyddskonferens år 1962. Ändringarna innebar bl. a. att också Östersjön och Nordsjön förklarades vara förbjudna zoner. Ytterligare ändringar i konventionen antogs vid församlingsmöten som Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) höll åren 1969 och 1971. Genom dessa ändringar fick konventionen ett väsentligt ändrat innehåll. Bl. a. slopades de s. k. fria zoner, där olja tidigare fått släppas ut. Konventionen och 1962 års ändringar däri trädde i kraft 1958 resp. 1967. De 1969 och 1971 beslutade ändringarna har ännu inte trätt i kraft. Sverige har tillträtt konventionen och godkänt konventionsändringarna.

Vidare antogs 1969 en internationell konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till föroreningar genom olja (1969 års ingreppskonvention). Konventionen syftar till att precisera kuststaternas befogenhet att på det fria havet ingripa mot utländskt fartyg för att förebygga förorening genom olja vid sjöolycka och för att begränsa skadeverkningar av sådan förorening. Sverige har tillträtt ingreppskonventionen, som trädde i kraft den 6 maj 1975.

För Sveriges del finns bestämmelser till skydd för den marina miljön bl. a. i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad senast 1975:149, i det följande benämnd 1972 års lag) och i kungörelsen (1972:278) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (ändrad 1975:151, i det följande benämnd 1972 års kungörelse). Lagstiftningen bygger på oljeskyddskonventionen med däri t. o. m. 1971 beslutade ändringar.

Trafiken med olje- och kemikalielaster till sjöss har fortlöpande ökat kraftigt. På grund härav och i anslutning till de växande miljöskyddssträvandena har frågan om åtgärder till skydd för den marina miljön allt mer kommit att uppmärksammas. Ökade ansträngningar har också gjorts i syfte att ytterligare motverka och förhindra att havsvattnet förorenas.

Vid en internationell havsföroreningskonferens i London hösten 1973 antogs en internationell konvention till förhindrande av förorening från fartyg (havsföroreningskonventionen) och ett protokoll om ingripande på det fria havet vid havsförorening genom andra ämnen än olja (ingreppsprotokollet). Till skillnad från oljeskyddskonventionen innehåller havsföroreningskonventionen bestämmelser inte bara om utsläpp av olja utan även av andra skadliga ämnen – i huvudsak kemikalier –, toalettavfall och fast avfall. Genom ingreppsprotokollet utvidgas 1969 års ingreppskonvention så att det blir möjligt att vidta åtgärder även när allvarlig och överhängande fara föreligger för förorening genom kemikalier m. m. Sverige har undertecknat konventionen och protokollet med förbehåll för ratificering.

Parallellt med arbetet på havsföroreningskonventionen förbereddes en särskild konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (Östersjökonventionen). Arbetet med konventionen avslutades vid en miljövårdskonferens i Helsingfors i mars 1974. Konventionen har till syfte att minska den förorening som orsakas av ämnen som härrör från områdena kring Östersjön och från sjöfarten där. Den innehåller i likhet med havsföroreningskonventionen regler om utsläpp av olika slag (olja, kemikalier, toalettavfall och fast avfall) från fartyg. Reglerna ansluter i stort till motsvarande regler i havsföroreningskonventionen för specialområden, med det undantaget att tidpunkten för ikraftträdandet i fråga om flytande kemikalier i bulk lämnats öppen. Sverige har undertecknat Östersjökonventionen. Denna skall ratificeras enligt konventionsbestämmelserna.

Jämsides med det internationella samarbetet har inom landet utredningen (Jo 1971:01) rörande omhändertagande och behandling av kemiskt avfall m. m. (UKA) övervägt åtgärder till motverkande av vidare förorening av havsvattnet. Utredningen har avgett betänkandena (Ds K 1973:4) Anläggningar för mottagning av oljeblandat barlastvatten, m. m. och (Ds K 1974:12) Anläggningar och anordningar för mottagning av kemikalierester från fartyg.

Vidare har sjöfartsverket avgett förslag till författningsändringar som för-
anleds av ett svenskt tillträde till havsföroreningskonventionen och Östersjökonventionen.

Havsföroreningskonventionen, Östersjökonventionen, ingreppsprotokollet, de båda utredningsbetänkandena och författningsförslaget har remissbehandlats.

Jag har tidigare lämnat en detaljerad redogörelse för det internationella samarbetet till skydd för den marina miljön, den svenska lagstiftningen i ämnet och nyssnämnda utredningsarbete liksom för den omfattande remissbehandlingen av de nya internationella överenskommelserna, utred-

ningsförslagen och författningsförslaget. I det följande kommer jag därför att särskilt omnämna endast de viktigaste momenten medan jag i övrigt får hänvisa till föregående redovisning.

7.2 Sveriges tillträde till konventionerna

7.2.1 Allmänt om ratificeringsfrågorna

Som framgått av min tidigare redogörelse upptar havsföroreningskonventionen i ett antal artiklar dels allmänna bestämmelser, dels regler om ikraftträdande, ändringar av konventionen etc. De tekniska bestämmelserna finns i fem bilagor med detaljerade regler till förhindrande av föroreningar av olika slag, nämligen i bilaga I förorening genom olja, i bilaga II förorening genom flytande kemikalier som transporteras i bulk, i bilaga III förorening genom skadliga ämnen, främst kemikalier, som transporteras i förpackad form eller i fraktcontainer m. m., i bilaga IV förorening genom toalettavfall och i bilaga V förorening genom fast avfall. Bilagorna I, II och IV gäller inte endast förbud mot eller begränsning av utsläpp utan även fartygets konstruktion och utrustning i sådana avseenden som är väsentliga från miljöskyddssynpunkt.

Till konventionen är också fogade två protokoll som innehåller närmare bestämmelser om rapportering av föroreningsincidenter och om skiljedomsförfarande.

Konventionen träder i kraft tolv månader efter det att femton stater, som tillsammans representerar minst 50 % av det samlade världstonnagets bruttodräktighet räknat i registerton, har tillträtt den. Konventionsbestämmelserna för olja och flytande kemikalier i bulk blir bindande för alla stater som tillträder konventionen. Däremot är bilagorna III–V valfria i den meningen att en tillträdande stat kan förklara att den inte är villig att tillämpa de i dessa bilagor upptagna reglerna. En stat som har avgett sådan förklaring kan dock senare godta bilagan eller bilagorna i fråga. Den nya konventionen ersätter, sedan den trätt i kraft, den reviderade oljeskyddskonventionen såvitt avser förhållandet mellan stater som är bundna av båda konventionerna.

Såsom framgått av det föregående innebär ingreppsprotokollet en utvidgning av 1969 års ingreppskonvention i anslutning till de utvidgningar som följer av havsföroreningskonventionen.

Liksom havsföroreningskonventionen innehåller Östersjökonventionen ett antal artiklar med allmänna bestämmelser och med regler om ikraftträdande och procedurfrågor, medan de mera detaljerade tekniska frågorna rörande sjöfarten regleras i bilagor till konventionen. De materiella bestämmelser som rör sjöfarten finns i artiklarna 7 och 11 och i de därtill anslutande bilagorna IV och VI. Artikel 7 och bilaga IV innehåller regler om utsläpp från fartyg av olja, kemikalier, toalettavfall och fast avfall. I artikel 11 och bilaga VI finns föreskrifter om samarbete mellan de för-

dragsslutande staterna vid bekämpning av marina föroreningar. Som jag har påpekat tidigare innehåller konventionen också regler som inte berör sjöfarten – främst bestämmelser om landbaserade föroreningar – vilka förbigås i detta sammanhang. De anmäls senare denna dag av chefen för jordbruksdepartementet.

Förutom av Sverige har Östersjökonventionen undertecknats av Östersjöområdets övriga sex stater, nämligen Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Polen, Sovjetunionen och Tyska Demokratiska Republiken. Konventionen träder i kraft två månader efter det att det sjunde instrumentet som innefattar ratificering eller godkännande har deponerats. Till artikel 7 och bilaga IV finns särskilda ikraftträdandebestämmelser som innebär att betydelsefulla delar skall börja tillämpas snarast möjligt, dock senast den 1 januari 1977 eller vid konventionens ikraftträdande, om denna tidpunkt infaller efter 1976 års utgång. När det gäller reglerna om flytande kemikalier i bulk är tidpunkten för ikraftträdande inte bestämd. I stället förbinder sig de fördragsslutande staterna att senast den 1 januari 1977 eller ett år efter konventionens ikraftträdande – beroende på vilken av dessa tidpunkter som infaller senare – fastställa tidpunkten för kemikaliereglernas ikraftträdande. Det bör framhållas att Östersjökonventionen – till skillnad från havsföroreningskonventionen – inte innehåller några valfria bestämmelser utan i sin helhet blir bindande för stater som tillträder den. Dock må påpekas att konventionen medger ett uppskov av högst ett år med tillämpningen av vissa bestämmelser.

Ett svenskt tillträde till de nya överenskommelserna har genomgående tillstyrkts eller lämnats utan erinran vid remissbehandlingen. Från många håll har betydelsen av överenskommelserna understrukits. De invändningar som rests rör – såsom jag skall redovisa senare – delfrågor och går ut på att överenskommelserna i vissa avseenden inte är tillräckligt ingripande eller – i andra fall – att de medför alltför långtgående restriktioner. Vidare diskuteras alternativa lösningar av olika problem och lämpliga tidpunkter för reglernas ikraftträdande.

Jag delar den positiva inställning som präglar praktiskt taget alla remissyttranden. Havsföroreningskonventionen – med det anslutande ingreppsprotokollet – och Östersjökonventionen utgör betydelsefulla steg när det gäller att förbättra den marina miljön. Jag ser det som helt naturligt att vi i Sverige – i överensstämmelse med våra allmänna ambitioner på miljövårdsområdet – skall tillträda överenskommelserna och internationellt verka för att de får vidast möjliga tillämpning. Det anförda innebär att jag förordar en ratificering av överenskommelserna för svenskt vidkommande. Vissa problem rörande tidpunkten för det praktiska genomförandet av föreskrifterna såvitt de gäller flytande kemikalier i bulk har dock ännu inte fått sin lösning utan kommer att vidare övervägas i anslutning till de överläggningar som skall föregå en överenskommelse enligt Östersjökonventionen om ikraftträdande av konventionens bestämmelser om sådana kemikalier. Dessa problem – vilka jag skall återkomma till senare – innebär att havsförorenings-

konventionen inte kan ratificeras f. n., eftersom bilaga II till konventionen är av tvingande natur. Däremot möter inte hinder mot att ratificera Östersjökonventionen. Frågan om godkännande av havsföroreningskonventionen i nyssnämnda del torde få underställas riksdagen samtidigt som frågorna om godkännande av tilläggsöverenskommelsen till Östersjökonventionen och om vissa lagstiftningsåtgärder som påkallas av konventionsbestämmelserna. Detta beräknas kunna ske under år 1976.

7.2.2 Olja

Som har framgått av min tidigare redovisning är det oljeskyddskonventionen med 1962 års ändringar som är internationellt gällande. För svenskt vidkommande har vi emellertid gått avsevärt längre och vår lagstiftning – 1972 års lag och 1972 års kungörelse – bygger på oljeskyddskonventionen med de ändringar däri som beslutats 1969 och 1971. De svenska bestämmelserna innehåller i huvuddrag följande.

Inom Sveriges sjöterritorium får olja inte tömmas ut från fartyg. Även annat utflöde av olja inom sjöterritoriet skall förhindras så långt det är möjligt. I fråga om tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 registerton och annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 registerton gäller bestämmelserna även på det fria havet. Därutöver föreskrivs i fråga om svenskt tonnage att bestämmelserna skall tillämpas även på tankfartyg med en bruttodräktighet under 150 registerton och annat fartyg med en bruttodräktighet under 500 registerton och en maskinstyrka av minst 400 effektiva hästkrafter. Från förbudet mot oljeutsläpp medges vissa begränsade undantag i huvudsaklig överensstämmelse med 1969 års ändringar i oljeskyddskonventionen. För tiden intill dess 1969 års ändringar i konventionen träder i kraft gäller undantagsbestämmelserna dock i fråga om utländskt fartyg endast om det hör hemma i land som redan tillämpar de ändrade konventionsreglerna. I fråga om utsläpp av olja från annat utländskt fartyg äger vissa äldre, mindre långtgående bestämmelser motsvarande tillämpning. Dessa bestämmelser ansluter till de föreskrifter som gäller enligt oljeskyddskonventionen med 1962 års ändringar.

I 1972 års lag föreskrivs vidare att anläggning eller anordning för mottagning av oljerester och oljehaltig blandning från fartyg skall finnas i allmän hamn som regeringen bestämmer. I enlighet härmed har föreskrivits att mottagningsanläggning skall finnas i Luleå, Stockholm, Norrköping, Malmö, Helsingborg och Göteborg. Vidare skall i allmän hamn i ett flertal olika kommuner finnas anordning av enklare slag som kan ta emot begränsade mängder av oljerester. Föreskrifter om anläggning och anordning meddelas av sjöfartsverket.

Bestämmelser om fartygs konstruktion och utrustning till förebyggande eller begränsning av vattenförorening finns i 1972 års lag, 1972 års kungörelse och föreskrifter som meddelas av sjöfartsverket. Detsamma gäller i fråga om certifikat som visar att bestämmelserna är uppfyllda.

I förhållande till den svenska lagstiftningen innebär föreskrifterna i havsföroreningskonventionen om oljeutsläpp utanför specialområden endast ett par smärre ändringar, som lämpligen bör tas upp i den svenska lagstiftningen med tidsmässig anpassning till konventionens ikraftträdande. Denna bedömning skall också ses mot bakgrund av de betydligt strängare regler som – enligt vad jag föreslår i det följande på grundval av Östersjökonventionen – avses gälla i fråga om hela Östersjöområdet.

Havsföroreningskonventionen upptar också en rad föreskrifter om fartygens konstruktion och om särskilda övervaknings- och kontrollsystem. I anslutning härtill finns särskilda övergångsbestämmelser för fartyg som är i drift, när konventionen träder i kraft.

Konstruktions- och utrustningsbestämmelserna utgör en väsentlig del av havsföroreningskonventionens regler till förhindrande eller motverkande av oljeföroreningar. Det är med hänsyn härtill tillfredsställande att kunna konstatera att svensk varvsindustri och rederinäring ligger långt framme på detta område. När det gäller svenska fartyg som är under byggnad eller projektering torde man redan f. n. i betydande utsträckning ha tagit hänsyn till de i havsföroreningskonventionen angivna kraven. Vissa komponenter i kontroll- och övervakningssystemen finns ännu inte tillgängliga för kommersiellt bruk men svenska företag har spelat en betydande roll när det gäller att driva på utvecklingen. Man torde därför kunna utgå från att även denna fråga skall få sin lösning i en nära framtid.

Enligt 1972 års kungörelse ankommer det på sjöfartsverket att – efter samråd med naturvårdsverket – meddela föreskrifter om bl. a. fartygs konstruktion och utrustning för att förebygga eller begränsa vattenförorening. I enlighet härmed följer sjöfartsverket utvecklingen när det gäller konstruktions- och utrustningsfrågorna inom detta område och verket torde – efter hand som de tekniska problemen löses och med beaktande av de ekonomiska aspekterna – meddela behövliga föreskrifter. Detta förhållande, sett mot bakgrund av rederi- och varvsnäringens höga ambitionsnivå, gör sannolikt att den svenska handelsflottan, redan när havsföroreningskonventionen träder i kraft, i stor utsträckning kommer att motsvara de i konventionen angivna konstruktions- och utrustningskraven.

Östersjöområdet omfattar i konventionssammanhang – utom Östersjön – även Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön söder om en linje ungefärligen mellan Skagen och Göteborg. Detta område utgör ett av de specialområden för vilka havsföroreningskonventionen uppställer särskilt stränga regler. Det är dessa regler – vilka i princip innebär totalförbud mot alla slags utsläpp av olja och oljehaltiga blandningar – som har tagits upp i Östersjökonventionen. Alla oljetankfartyg och alla andra fartyg som har en bruttodräktighet av minst 400 registerton skall behålla oljerester, förorenat barlastvatten och tankspolvatten ombord för avlämning till mottagningsanordning. När det gäller fartyg som inte är oljetankfartyg

och som har en bruttodräktighet understigande 400 registerton tillåts utsläpp av oljehaltiga blandningar endast under vissa snävt preciserade villkor. Vidare föreskriver konventionen att oljelastningsterminaler och reparationshamnar inom Östersjöområdet senast den 1 januari 1977 skall vara försedda med anordningar för mottagning och hantering av förorenat barlastvatten och tankspolvatten från oljetankfartyg och att alla hamnar inom området skall ha anordningar för mottagning av oljerester och oljehaltiga blandningar från alla slags fartyg.

En riktpunkt för ikraftträdandet av Östersjökonventionens regler om olja och oljehaltiga blandningar är den 1 januari 1977.

Bestämmelserna i havsföroreningskonventionen och Östersjökonventionen aktualiserar, som framgår av min tidigare redogörelse, frågan om inrättande dels av anordningar för mottagning och behandling av allt förorenat barlast- och tankspolvatten från oljetankfartyg i alla oljelastningsterminaler och reparationshamnar, dels av anordningar för mottagning av andra oljerester och oljehaltiga blandningar från alla fartyg i alla hamnar. UKA har i det tidigare nämnda betänkandet Anläggningar för mottagning av oljeblandat barlastvatten, m. m. behandlat denna fråga. Enligt utredningen föreligger behov av att avlämna oljeförorenat barlastvatten främst i lastningshamnar för olja och oljeprodukter. Vidare kan anläggningar behöva inrättas i hamn där olja inte lastas men som anlöps av fartyg som kan lasta olja. Utredningen syftar dels på de s. k. OBO-fartygen som kan lasta antingen malm eller olja och som i malmlastningshamn, t. ex. Luleå, kan behöva göra sig av med oljeblandat barlastvatten m. m., dels på vissa äldre fartyg med växeltankar – dvs. tankar som används för både barlastvatten och bunkerolja – som kan behöva avlämna barlastvatten vid bunkringsanläggningar. Utredningen förutsätter vidare att varje reparationsvarv kommer att ha tillgång till erforderlig mottagningsanläggning för oljeblandat barlastvatten o. d. Trots att oljetrafiken ökat, utnyttjas de mottagningsanläggningar som finns i de flesta fall endast i ringa utsträckning. Detta beror, framhåller utredningen, på bristande mottagningskapacitet, mindre god service i övrigt och höga kostnader i samband med avlämning.

F. n. är skyldigheten att inrätta och driva anläggning för mottagande av barlastvatten m. m. knuten till ägaren av allmän hamn, dvs. i realiteten till vederbörande kommun. Enligt utredningens uppfattning bör skyldigheten i fortsättningen åligga huvudmannen för den anläggning varifrån olja och oljeprodukter lastas ut. Mottagandet av barlastvatten m. m. måste nämligen anses utgöra en integrerande del av den verksamhet som pågår vid en oljedepå, cisternanläggning eller liknande. En sådan ordning anses stå i överensstämmelse med grunderna för gällande miljöskyddslagstiftning, vilken innebär att den som utövar eller ämnar utöva miljöfarlig verksamhet skall vidta de skyddsåtgärder, tåla den begränsning av verksamheten och iaktta de försiktighetsmått i övrigt som kan behövas för att förebygga eller avhjälpa olägenhet. Därtill kommer att de tekniska förutsättningarna för

att slutligt ta om hand oljerester är särskilt goda just vid raffinaderier och liknande anläggningar.

När det gäller de ekonomiska aspekterna uttalar utredningen att som allmän princip för miljövärden kan sägas gälla att den som förorenar eller kan förorena skall bära kostnaderna för att detta skall kunna förhindras. Frågan om uttagande av avgift för mottagning av oljeblandat barlastvatten m. m. anses vara av den karaktären att den inte bör regleras utan avgöras genom överenskommelse mellan vederbörande parter, dvs. i första hand rederiet och det utlastande företaget.

Utredningen förordar att regeringen skall bestämma i vilka hamnar anläggningar skall finnas och vem som skall vara huvudman för anläggning. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer skall meddela föreskrifter om utförande av anläggning och om dess underhåll och drift.

De oljerester som härrör från fartygs maskinutrymmen bör enligt utredningens uppfattning tas om hand inom ramen för det kommunala renhållningsmonopolet. Sådana oljerester skiljer sig nämligen principiellt inte från avfallsolja från kommunikationsmedel på land.

I remissyttrandena framförs inte några kritiska synpunkter beträffande Östersjökonventionen i vad den gäller sjöfarten. Behovet av mottagningsanordningar för olja och oljerester vitsordas nästan genomgående av remissinstanserna. I åtskilliga remissyttranden understryks att det är angeläget att sådana inrättas i den omfattning som UKA föreslår. Av bl. a. Sveriges redareförening framhålls att en nödvändig förutsättning för att utsläppsbestämmelserna skall kunna tillämpas är att behövliga mottagningsanordningar finns tillgängliga. Nästan alla remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget att skyldigheten att inrätta och driva mottagningsanläggning för oljeblandat barlastvatten, tankspolvatten m. m. bör åligga huvudmannen för den anläggning varifrån olja och oljeprodukter utlastas samt i vissa fall även huvudman för utlastningsanordning i malmfästningshamn och bunkringsanläggning. Några remissinstanser, bl. a. oljelagringsrådet, Svenska petroleum institutet och Sveriges industriförbund, är av annan uppfattning och anser att huvudmannaskapet inte bör flyttas från ägare av allmän hamn, dvs. i realiteten vederbörande kommun. Utredningens uttalande om mottagningsanordningar vid reparationsvarv godtas i princip av remissinstanserna.

I likhet med UKA och nästan samtliga remissinstanser anser jag att svaret för att anläggning för mottagning av oljeblandat barlastvatten, tankspolvatten o. d. inrättas och drivs framdeles bör vila på huvudmannen för den anläggning varifrån olja och oljeprodukter utlastas. De skäl UKA anfört härför anser jag välgrundade. Till detta vill jag foga att ytterligare erfarenheter numera har vunnits av sådana mottagningsanläggningar och att återvinningen av olja i anläggningarna lämnar betydande bidrag till kostnadstäckningen och under vissa förhållanden gör anläggningarna lönsamma. Detta förhållande understryker sambandet med den verksamhet som i övrigt drivs i anslutning till oljeutlastningsterminalerna. I de fall behov föreligger att

avlämna oljeblandat barlastvatten m. m. där oljetankfartyg repareras, bör enligt min mening den som driver reparationsverksamheten svara för att behövlig mottagningsanordning finns. Om mottagningsanordning behövs även på annan plats bör regeringen i varje särskilt fall bestämma vem som skall svara för anordningen. Som UKA har föreslagit bör regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om utförande av anläggning och om dess underhåll och drift.

En väsentlig förutsättning för en svensk ratificering av Östersjökonventionen är – såvitt gäller nu berörda delar – att frågan om anordnande av mottagningsanläggningar kan lösas tillräckligt snabbt. Under ärendets beredning inom kommunikationsdepartementet har kontakter tagits med berörda myndigheter och intresseorganisationer och det har därvid klarlagts att behövliga anläggningar med tillräcklig kapacitet kan vara i drift vid årsskiftet 1976–1977.

Som framhållits av UKA och flera remissinstanser är avgiftsfrågan väsentlig för ett effektivt utnyttjande av mottagningsanläggningarna. Hur frågan löses har emellertid betydelse också i ett vidare sammanhang, som det enligt min mening finns anledning att lägga särskild vikt vid. Jag syftar då på önskvärdheten att uppnå vidast möjliga efterlevnad av Östersjökonventionens utsläppsförbud. När konventionen godkänts av samtliga Östersjöstater och trätt i kraft blir dess bestämmelser bindande inom konventionsstaternas territorialvatten men inom Östersjöområdet i övrigt endast för fartyg som hör hemma i dessa stater. Bestämmelserna kommer inte att gälla för andra fartyg på fritt vatten inom Östersjöområdet, förrän hemlandet godkänt havsföroreningskonventionen och denna trätt i kraft. Risker är påtagliga för utsläpp från sådana fartyg, därför att man på så sätt undviker kostnader för avlämning av barlastvatten etc. En bristande efterlevnad i detta hänseende skulle – med hänsyn till den betydande trafiken med fartyg som inte hör hemma i Östersjöstat – allvarligt äventyra de positiva effekterna av Östersjökonventionen. Den lämpliga lösningen ligger enligt min mening i att avlämnandet av oljeförorenat vatten i princip görs avgiftsfritt för redaren, vilket också har föreslagits av ett par remissinstanser. Självfallet innebär detta inte att den som svarar för anordningen är förhindrad att gottgöra sig för sina kostnader utan endast att dessa skall kalkyleras in i verksamheten så att fartygen behandlas lika oavsett om förorenat vatten avlämnas eller ej. Om principens giltighet begränsas till sådana fall då fartyget skall lasta olja eller genomgå reparation hos den som svarar för mottagningsanläggningen, torde avgiftsbefrielsen inte få negativa effekter för den senare, eftersom en avgift under alla förhållanden skulle komma att belasta hans verksamhet. En lösning enligt nu angivna riktlinjer bör ha en gynnsam effekt i fråga om intresset även hos befälhavarna på konventionsbundna fartyg att efterleva bestämmelserna.

När det gäller de ekonomiska aspekterna i övrigt anser jag – liksom utredningen och flertalet remissinstanser – att särskilt statsbidrag inte bör

komma i fråga. Därvid har jag också beaktat möjligheterna att med en rationell drift få intäkter genom återvinning av olja.

Nästan samtliga remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget att oljerester som härrör från fartygs maskinrum o. d. skall omhändertas inom ramen för ett kommunalt renhållningsmonopol och kostnaderna härför täckas genom avgifter som tas ut med stöd av lagen (1965:54) om kommunala renhållningsavgifter (ändrad 1970:894). Jag biträder förslaget.

När det gäller avgiftsfrågan vill jag – med hänvisning till mina överväganden i detta avseende såvitt rör omhändertagande av barlastvatten och tankspolvatten – understryka vikten av att kostnaderna inte täcks genom uttag endast för fartyg som lämnar oljerester. I stället bör för den renhållningsservice som erbjuds sjöfarten via hamnarna tas ut ersättning enligt de grunder som anges i kungörelsen (1950:152) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter (ändrad 1973:1055). En rad skäl – inte minst av praktisk natur – talar också för att avgift enligt lagen om kommunala renhållningsavgifter för omhändertagande och annan behandling av avfall som lämnas av fartyg i hamn bör belasta hamnverksamheten. De kostnader som hamnen förorsakas härigenom kan sedan – med hänsynstagande till nyss förordade principer – beaktas vid bestämningen av hamnavgift, grundpenning eller motsvarande avgift som erläggs för utnyttjande av hamnen.

I sammanhanget vill jag också erinra om att riksdagen numera antagit förslagen i prop. 1975:32 om bl. a. inrättande av ett företag för att behandla miljöfarligt avfall (JoU 1975:10, rskr 1975:161). Riksdagens beslut innebär bl. a. att regeringen med stöd av ett bemyndigande i kommunala renhållningslagen (1970:892, ändrad senast 1975:338) får meddela föreskrifter om införande av kommunalt renhållningsmonopol avseende bl. a. oljeavfall.

Sammanfattningsvis utmynnar mina överväganden rörande olja och oljerester i att jag förordar ett godkännande av havsföreningsskonventionen och Östersjökonventionen såvitt de avser sådana ämnen.

7.2.3 *Kemikalier*

Oljeskyddskonventionen upptar inte några bestämmelser om kemikalier, toalettavfall, fast avfall e. d. Enligt svensk lagstiftning kan emellertid meddelas särskilda föreskrifter till förebyggande av vattenförorening genom annat avfall som härrör från fartygs drift än olja. Föreskrifter får meddelas inte bara om avfall från fartygs framdrivning utan också om bl. a. avfall från annan last än olja, t. ex. kemikalier. Föreskrifterna meddelas av chefen för marinen i fråga om örlogsfartyg och av statens naturvårdsverk i fråga om andra fartyg. För tiden till dess föreskrifter härom har trätt i kraft gäller länsstyrelsebeslut som har meddelats med stöd av äldre lagstiftning.

Som jag tidigare nämnt finns i bilaga II till havsföreningsskonventionen detaljerade regler till förhindrande av förorening genom flytande kemikalier

i bulk. Föreskrifterna bygger på en riskgradering i fyra olika kategorier, betecknade A–D med A som den farligaste kategorin, och anger kriterierna för dessa. Kriterierna är knutna till bl. a. ämnenas grad av farlighet för havets resurser, människors hälsa eller möjligheterna att utnyttja havet. De ämnen som omfattas av regleringen är de som tagits upp i bilag II till bilagan och sådana som provisoriskt bedömts tillhöra någon av nämnda kategorier. Föreskrifterna äger i princip tillämpning på alla fartyg som transporterar flytande kemikalier i bulk.

Utsläpp av flytande kemikalier är i princip förbjudet och tillåts endast under vissa angivna villkor. Villkoren för utsläpp ökar i stränghet med ämnets farlighet och havsområdets karaktär. De strängaste villkoren gäller således för utsläpp av ämnen av kategori A i specialområden, till vilka räknas endast Östersjö- och Svartahavsområdena.

I anslutning till utsläppsbestämmelserna ges detaljerade föreskrifter som skall möjliggöra kontroll av att dessa bestämmelser efterlevs. Kontrollen skall ske med hjälp av bl. a. lastdagbok i vilken olika åtgärder med skadliga ämnen skall redovisas.

De fördragsslutande parterna skall tillse att hamnar och terminaler för lastning och lossning utrustas med anordningar för mottagning av rester och blandningar som innehåller kemikalier. Även i hamnar där kemikalietankfartyg repareras skall finnas lämpliga anordningar för mottagning av sådana rester och blandningar.

Beträffande ikraftträdandet av utsläppsreglerna för specialområden sägs i havsföroreningskonventionen att de stater som gränsar till ett sådant område skall komma överens om en tidpunkt då kravet på nödvändiga mottagningsanordningar skall vara uppfyllt och de särskilda utsläppsreglerna för specialområden skall börja tillämpas. Skulle konventionen träda i kraft före denna tidpunkt, skall inom området tillämpas de föreskrifter som avser utsläpp utanför specialområden.

Vidare finns, som framgår av vad jag tidigare anfört, i bilaga III till havsföroreningskonventionen detaljerade regler som handlar om kemikalier m. m. som transporteras till sjöss i förpackad form eller i fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar. Reglerna överensstämmer i stort med motsvarande regler i 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) om farligt gods (kap. VII), vilken Sverige har tillträtt.

Bestämmelserna i bilaga IV till Östersjökonventionen om flytande kemikalier i bulk ansluter till havsföroreningskonventionens regler i bilaga II för specialområden. I fråga om tidpunkten för ikraftträdandet av bestämmelserna sägs att den skall fastställas av de fördragsslutande parterna så snart som möjligt och inte senare än den 1 januari 1977 eller ett år efter konventionens ikraftträdande, beroende på vilken tidpunkt som infaller senare.

Föreskrifterna i bilaga IV till Östersjökonventionen om kemikalier m. m.

i förpackad form har viss motsvarighet i bilaga III till havsföroreningskonventionen. I Östersjökonventionen sägs bl. a. att de fördragsslutande parterna så snart som möjligt skall tillämpa lämpliga enhetliga regler rörande transport av kemikalier m. m. i förpackad form.

I både havsföroreningskonventionen och Östersjökonventionen föreskrivs – som framgår av min tidigare redogörelse – att särskilda mottagningsanordningar för kemikalier och blandningar som innehåller kemikalier skall finnas i hamnar och terminaler för lastning och lossning samt i hamnar, där kemikalietankfartyg repareras. UKA har i betänkandet Anläggningar och anordningar för mottagning av kemikalierester från fartyg behandlat denna fråga. UKA:s förslag innebär bl. a. att produktkontrollnämnden – efter samråd med bl. a. sjöfartsverket – skall föreskriva för vilka ämnen och beredningar mottagningsanläggningar eller anordningar skall finnas och att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer har att besluta i vilka hamnar som sådana anläggningar eller anordningar skall finnas, vilka ämnen och beredningar dessa i varje särskilt fall skall avse och vilket tekniskt utförande anläggningarna eller anordningarna skall ha. När UKA övervägt frågan om huvudmannaskap har UKA kommit till den uppfattningen att det inte är möjligt att finna en lösning som utan undantag kan tillämpas i alla hamnar. Enligt UKA bör regeringen efter en analys av trafikens omfattning och karaktär besluta om hamnens ägare eller lastens mottagare eller avsändare (hanterare) skall vara skyldig att svara för anläggning eller anordning. Om särskilda avgifter för användning av anläggning eller anordning bör tas ut eller inte får enligt UKA:s mening avgöras av huvudmannen.

Värdet av havsföroreningskonventionens och Östersjökonventionens bestämmelser till förebyggande av vattenförorening genom kemikalier vitsordas genomgående vid remissbehandlingen. Flera remissinstanser, bl. a. statens naturvårdsverk och Svenska kommunförbundet, betonar emellertid att det är nödvändigt att frågan om det slutliga omhändertagandet och oskadliggörandet av kemiskt avfall löses i samband med att anläggningarna och anordningarna kommer till stånd. Naturvårdsverket är av den uppfattningen att flera betydelsefulla frågor måste belysas för att slutlig ställning skall kunna tas till hur ett system för anläggningar skall byggas upp och administreras. Enligt verket är några av de viktigaste frågorna på vilket sätt de omhändertagna kemikalieresterna skall behandlas och oskadliggöras och om det finns resurser för detta inom landet. Verket framhåller därvid att det är ”uteslutet att ta emot några kemikalierester innan behandlingsfrågan är löst”. Är behandlingsfrågan inte löst skulle nämligen enligt verket den situationen kunna uppstå, att avfall som bedömts alltför riskfyllt att släppa ut i havet i stället, efter kanske endast bristfällig behandling, släpps ut i avsevärt känsligare områden, t. ex. hamnar och andra kustnära vatten.

Att Sverige så snart som möjligt skall tillämpa konventionernas bestämmelser om flytande kemikalier i bulk är enligt min mening självklart. Detta

förutsätter emellertid att problemen med det kemiska avfallets mottagande, omhändertagande och oskadliggörande kan lösas. Här ligger en rad frågor av praktisk, teknisk och ekonomisk natur som får prövas i anslutning till de fortsatta överläggningarna rörande ikraftträdandet av Östersjökonventionens bestämmelser om kemikalier. Enligt min mening bör för svensk del frågan kunna lösas genom medverkan av det riksomfattande behandlingsföretag som enligt riksdagens beslut (prop. 1975:32, JoU 1975:10, rskr 1975:161) skall inrättas för att behandla eller långtidsförvara miljöfarligt avfall. Såvitt gäller avfall från sjöfarten måste i samband därmed lösas bl. a. sådana frågor om avgränsningen av ansvaret faktiskt och ekonomiskt i olika hanteringsled mellan detta företag, lastens avsändare och mottagare, hamnens ägare, redaren etc. Till dessa frågor avser jag – som jag redan har förutskickat – att återkomma i ett senare sammanhang.

Med hänsyn till Östersjökonventionens utformning såvitt den avser kemikalier möter ej hinder mot ratificering, och jag förordar ett godkännande i denna del. Vidare förordar jag att havsföreningenskonventionen godkänns i den del som rör kemikalier m. m. i förpackad form.

7.2.4 Toalettavfall och fast avfall

I bilagorna IV och V till havsföreningenskonventionen finns detaljerade regler – bl. a. i fråga om villkor för utsläpp och om mottagningsanordningar – till förhindrande av förorening genom toalettavfall och fast avfall. I fråga om toalettavfall innehåller konventionen även föreskrifter om fartygens utrustning.

Föreskrifterna i Östersjökonventionen om toalettavfall och fast avfall överensstämmer i allt väsentligt med motsvarande regler i havsföreningenskonventionen om utsläpp, mottagningsanordningar m. m.

Mot konventionernas bestämmelser om toalettavfall och fast avfall framförs i stort sett inte några erinringar av remissinstanserna. Flera av dem hälsar med tillfredsställelse ett genomförande av en svensk lagstiftning i enlighet med dessa bestämmelser.

Jag delar den positiva uppfattning som kommit till uttryck vid remissbehandlingen och förordar att konventionerna godkänns i dessa delar. Det avfall som här avses bör – i likhet med vad jag tidigare förordat i fråga om oljerester från fartygs maskinrum – tas om hand inom ramen för det kommunala renhållningsmonopolet.

Enligt min mening bör i avgiftsfrågan i stort kunna tillämpas samma principer som jag tidigare förordat beträffande omhändertagande av oljerester.

7.2.5 Samarbete vid bekämpning av havsföroreningar

Bestämmelser om samarbete mellan Östersjöstaterna vid bekämpning av havsföroreningar finns i Östersjökonventionen i artikel 11 och bilaga VI.

Förebilder för bilagan har varit överenskommelsen i samma ämne mellan de nordiska länderna (SÖ 1971:23) och det avtalsutkast som utarbetades vid Östersjöstaternas möte i Visby 1970. Bestämmelserna har inte mött någon erinran vid remissbehandlingen och jag förordar – efter samråd med chefen för kommundepartementet – att konventionen godkänns i denna del.

7.3 Övriga frågor

Havsföreningsskonventionen innehåller en rad bestämmelser om beivrande av överträdelser, om övervakning och kontroll, skadestånd i vissa fall, rapporteringsskyldighet m. m. Likaså finns regler om undertecknande, ratificering, ikraftträdande, ändringar i konventionen o. d. I Östersjökonventionen finns – utöver vad jag nyss nämnt – vissa åtgärden om samarbete i olika frågor rörande sjöfarten. I nu angivna delar har vid remissbehandlingen inte framförts några invändningar mot konventionerna och jag förordar ett godkännande.

Bestämmelserna i Östersjökonventionen om vattenförorening från fartyg har möjliggjorts genom att Östersjöområdet behandlats som ett specialområde i havsföreningsskonventionen. Bl. a. med hänsyn till bestämmelsernas art av särreglering för ett klart avgränsat område förordar jag, att de tas upp i en särskild författning vid sidan av 1972 års lag, som alltså med denna lösning skulle innehålla endast mera generellt gällande regler – bestämmelser om utsläpp på det fria havet utanför Östersjöområdet, föreskrifter om fartygens konstruktion och utrustning, kontroll- och övervakningsregler o. d. För en sådan lösning talar också den omständigheten att till 1972 års lag – eftersom den bygger på överenskommelser som inte trätt i kraft – kommit att knytas tämligen komplicerade övergångsbestämmelser vilka skulle behöva byggas ut ytterligare, om Östersjökonventionens regler skulle arbetas in i lagen.

Som framgått av det föregående omfattar Östersjöområdet inte konventionsstaternas inre vatten. Inte heller ingår i detta område svenskt vatten norr om latitudparallellen genom Skagen. Enligt min mening bör emellertid en svensk lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg på grundval av Östersjökonventionen gälla allt svenskt sjöterritorium, dvs. även inre vatten och vattnet utanför Bohuskusten, varvid möjligheten bör bevaras att för svenskt sjöterritorium tillämpa föreskrifter som är strängare än Östersjökonventionens bestämmelser.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet. I det följande avser jag att närmare kommentera de föreslagna bestämmelserna.

I 1 § anges lagens giltighetsområde. Det kan i anslutning här till erinras om att vissa bestämmelser i 1972 års lag och 1972 års kungörelse – främst

rörande fartygs konstruktion och utrustning – har giltighet även i fråga om fartyg som trafikerar Östersjöområdet. I 3 § upptas definitioner i huvudsaklig överensstämmelse med Östersjökonventionen. I en del fall har vissa – i den praktiska tillämpningen betydelselösa – avvikelser gjorts i syfte att förenkla beskrivningarna. I den mån mera detaljerade bestämmingar behövs, kan de lämnas i verkställighetsföreskrifter.

Uttrycket "släppas ut" används bl. a. i 4 § för att beskriva alla slag av oljeutflöden. Av 19 § följer att utsläpp som sker på grund av uppsåt eller oaktsamhet är straffbara. Om ett straffritt utsläpp har skett men vederbörande uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att hindra eller minska fortsatt utflöde, omfattas underlåtenheten av samma straffbestämmelse. Vad nu sagts har självfallet motsvarande tillämpning i fråga om utsläppsförbudet i 5 och 6 §§.

Med de inskränkningar som följer av 5 och 6 §§ om toalettavfall och fast avfall utgör bestämmelserna i 8 § i princip en motsvarighet till 4 § i 1972 års lag. Syftet med 8 § är att – i avbidan på att Östersjökonventionens bestämmelser härom kan sättas i tillämpning – undvika en försämring av nuvarande möjligheter att vidta åtgärder mot vattenförorening genom kemikalier.

Begreppet anordning i den nya lagen motsvarar även anläggning enligt terminologin i 1972 års lag. I fråga om mottagningsanordningarna beskrivs i bl. a. 9 § åliggandena för den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamhet så att vederbörande företag "svarar för" att mottagningsanordning finns. Därav följer att företaget inte självt behöver driva anläggningen. Den faktiska driften kan anförtros t. ex. ett för flera utlastande oljebolag gemensamt dotterföretag i de fall en samordnad lösning är att föredra. Ett reparationsvarv kan överlåta driften på en entreprenör, t. ex. ett oljebolag. Sådana åtgärder får dock inte innebära att det företag som har det författningsmässiga ansvaret inte längre kan uppfylla sina förpliktelser, t. ex. genom att företaget avhänder sig inflytandet över mottagningsverksamheten. Aktualiseras en lösning som innebär att entreprenör används, måste också beaktas att anläggningen skall lokaliseras så att fartygen inte orsakas otillbörlig försening.

Konventionen ställer inte krav på att mottagningsanordning skall finnas tillgänglig där läktring av olja sker. Vad som skall gälla i olika fall vid sådan verksamhet kan enligt lagen beslutas med stöd av 9 § första stycket, 14 och 18 §§. Bestämmelsen i 11 § första stycket innebär att mottagning och behandling av barlast- eller tankspolvatten från fartyg, som lastas eller repareras, skall ske utan särskilt vederlag.

Östersjökonventionen innehåller – som jag tidigare redovisat i detalj – noggranna regler om de förhållanden under vilka vissa utsläpp får ske. Bestämmelser härom torde få meddelas med stöd av 18 §.

Föreskrifter i övrigt i anledning av Östersjökonventionen – t. ex. regel 6 i bilaga IV – torde det ankomma på regeringen att meddela.

Den nya lagstiftningen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet föranleder vissa följdändringar i 1972 års lag och lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten (ändrad 1972:277). Vidare bör 25 § 1972 års lag ändras så att *forumregeln* kommer att omfatta även talan om ersättning av fartygets ägare eller redare i fall som avses i 11 § andra stycket.

När det gäller ändringarna i lagen om förbud mot dumpning av avfall i vatten har jag samrått med chefen för jordbruksdepartementet.

Som har framgått av den tidigare redovisningen är tillämpningen av Östersjökonventionen i olika delar beroende av konventionens ikraftträdande. Tidpunkten härför kan inte nu anges exakt och det får alltså ankomma på regeringen att besluta när lagstiftningen skall träda i kraft. En riktpunkt är därvid i fråga om huvuddelen av bestämmelserna den 1 januari 1977. I fråga om vissa delar kan ett tidigare ikraftträdande bli aktuellt. Vid beslutandet om ikraftträdande har regeringen också att fastställa de övergångsbestämmelser som behövs med hänsyn till stater som inte är bundna av Östersjökonventionen. Jag syftar då på att det i vissa avseenden bör föreskrivas att äldre bestämmelser skall tillämpas.

Ingreppsprotokollet har vid remissbehandlingen tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Jag förordar att det godkänns. En ratificering påkallar inte någon ytterligare lagstiftning eftersom ingripanden som avses i protokollet kan ske med stöd av 11 § 1972 års lag (jfr prop. 1972:38, JoU 1972:36, rskr 1972:234).

7.4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

dels godkänna 1973 års internationella konvention till förhindrande av föroreningar från fartyg utom såvitt den avser flytande kemikalier som transporteras i bulk,

dels godkänna 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja,

dels godkänna 1974 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö såvitt den avser artiklarna 7 och 11 och bilagorna IV och VI,

dels antaga förslagen till

1. lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet,

2. lag om ändring i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,

3. lag om ändring i lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten.

8 Beslut

Regeringen beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för den åtgärd som han har hemställt om.

1973 ARS INTERNATIONELLA KONVENTION
TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING
FRAN FARTYG

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973**

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.

(Översättning)

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,

- (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 havsbottnens 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, sväware, 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 Mellaistatliga 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

Överträdelser

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 överträdelser 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 överträdelser av konventionen och de skall vara lika stränga oavsett var överträdelserna 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, försovitt 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 avga 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 överträdelser och verkställande av konventionen

1. De fördragsslutande parterna skall samarbeta för att upptäcka överträdelser 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 utvärdera 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 förnämnda partens behöriga myndighet underrätta fartygets befälhavare om den påstådda överträdelser.

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 överträdelser. Finns administrationen att tillräckliga bevis föreligger för att inleda rättsligt förfarande med anledning av den påstådda överträdelser, 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 överträdelser 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

Tvist 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.

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

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 bihang 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 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 Convention.

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

* *Signatures omitted.*

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 spanska 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 undertecknade*, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

SOM SKEDDE I LONDON den andra november nittonhundrasjuttiotre.

* 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

(Översättning)

**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, ämnenas 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, fraktecontainer, 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

(Översättning)

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 återopande av artikel 10 i denna konvention. Begäran om skiljedom skall innehålla en redogörelse för fallet och vara åtföljd av de handlingar som återopas.

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 utsags, 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 fränfallet 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 fränfallet 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 delta 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 I – 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 bilag 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
- a) väsentligt ändrar fartygets dimensioner eller lastkapacitet, eller
 - b) ändrar fartygets typ, eller
 - c) enligt administrationens bedömning göres i syfte att väsentligen förlänga fartygets livslängd, eller
 - d) 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 längskeppsskott,
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 lastolja- 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 kölén eller längden från förstävens 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 ändpunkterna av längden (L); den förliga perpendikeln skall sammanfalla med stävens 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 ytersida 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. 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. "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.

(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 (ytbåtfarkost, 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, tillställa 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 tillställa 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:

- (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 gangen, 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 sadana 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 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 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 fördragsslutande 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.

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 finnes 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 besiktningsrapporten 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 bilang 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 framstar 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) 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 besiktningsrapporten.

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(3) 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 det undantag som anges i regel 15 punkt 3 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 skyddsområde,
 - 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 otillbärlig 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 Golfområdet

- 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 tillhandahållas 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. Organisationens 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) Atminstone 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 metrisk 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 bulklaster, 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 bulklaster 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

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 dead-weight 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 15

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).

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 förrådstank 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 innehar 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 behållas 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 utförningen av den oljehaltmätare som skall ingå i systemet skall administrationen beakta den specifikation som rekommenderas av organisationen.* Systemet skall vara försedd 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 not more 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 försåvitt 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 ej överstiger 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 larmanordningar som anger när denna nivå ej kan hallas.

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 smörjolja 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
Bulteirkeldiameter	183 mm
Urtag i flänsen	6 hål med en diameter av 22 mm placerade på lika avstånd längs en bultecirkel 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 .	

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 rännstensvatten som har samlats i maskinutrymmen under hamnuppehåll och rutinemässigt utsläpp till sjöss av rännstensvatten 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 rännstensvatten som har samlats i maskinutrymmen under hamnuppehåll och rutinemässigt utsläpp till sjöss av rännstensvatten 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.

(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 kontrasigneras 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 saktförhållanden 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 borrhplattformar och andra plattformar

Fasta och flytande borrhplattformar, 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 perpendi-
cular 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
OLJETANKFARTYG 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 0,31
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:

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

(b) for bottom damages:

$$O_s = \frac{1}{3}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

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 bottenskada (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

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \quad (I)$$

- b) i fråga om bottenskador

$$O_s = \frac{1}{3} (\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \quad (II)$$

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 bottenens höjd 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 omtrünning av fartyget.

4. Om en botten-skada samtidigt berör fyra centertankar, får värdet på O_s beräknas enligt formeln

$$O_s = \frac{1}{4}(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (\text{III})$$

5. Administrationen får medge att man räknar med att oljeutflödet vid botten-skada minskar, om det finns ett lastöverföringssystem som i en nödsituation har stor sugförmåga 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 vertikalled v_s . Administrationen skall lämna organisationen upplysningar om de anordningar som den har godkänt, för meddelande till övriga fördragsslutande 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 $400 \sqrt{b \cdot W}$, 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:

$$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)L$$

- where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)L$$

- 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 utesluter fartygets längd överstiger 30 000 kubikmeter eller $400\sqrt{DW}$, om sissänämnda 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 långskeppsskott ej finns.

$$0,1L$$

- b) om långskeppsskott finns endast i centerlinjen.

$$0,15L$$

- c) om två eller flera långskeppsskott finns.

- 1) i fråga om vingtankar.

$$0,2L$$

- 2) i fråga om centertankar.

$$aa) \quad \text{om } \frac{b_i}{B} \text{ är lika med eller större än } \frac{1}{5},$$

$$0,2L$$

$$bb) \quad \text{om } \frac{b_i}{B} \text{ är mindre än } \frac{1}{5}$$

– när långskeppsskott ej finns i fartygets mittplan.

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

– när långskeppsskott finns i fartygets mittplan.

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

(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 bottenkada 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. Sådant 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 driftgenskaper väsentligt försämrats, 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 bottenkador skall vara sådan den anges i regel 22 i denna bilaga, dock att utsträckningen i längskeppsled av en bottenkada inom 0,3L från förliga pendikeln 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 sadana öppningar skall räknas lufrör och sadana 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, fjärrmanövrerade vattentäta skjutdörrar 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 gangjärnsdörrar 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) sadana 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

Reformats

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.

(Översättning)¹Bihang I

FÖRTECKNING ÖVER OLIJOR *

Asfaltlösningar

Basoljor

Basämne för oxiderad asfalt

Direktdestillat, återstodsolja

Oljor

Klarad olja

Räolja

Blandningar innehållande räolja

Dieselbrännolja

Eldningsolja nr 4

Eldningsolja nr 5

Eldningsolja nr 6

Återstodsolja

Väolja

Transformatorolja

Aromatbasoljor (exklusive vegetabiliska oljor)

Smörjoljor och basoljor för smörjmedel

Mineralolja

Motorolja

Metallbearbetningsolja

Spindelolja

Turbinolja

Destillat

Direktdestillat

Toppad räolja

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

¹ I översättningen använda beteckningar överensstämmer ej alltid med dem som vanligen brukas i Sverige.

* Förteckningen över oljor är ej att anse som uttömmande.

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.

(Översättning)

Bihang II

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	Registrerings-nummer 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 angivna¹

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.

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.

Den segregerade barlasten är fördelad på följande sätt:

[illegible]

*

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

Utfärdad i
(plats där certifikatet utfärdats)

. . . 19 . .

(Underskrift av vederböriligen bemyndigad tjänsteman som utfärdat certifikatet)

(Den utfärdande myndighetens sigill eller stämpel, enligt vad som är tillämpligt)

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 vederböriligen 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 vederböriligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

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

Underskrift
(Underskrift av vederböriligen 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 vederböriligen 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.

(Översättning)

Bihang III

FORMULÄR FÖR OLJEDAGBOK

OLJEDAGBOK

I – FÖR OLJETANKFARTYG¹

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 un-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 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 lasttanks-ventiler 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 far(ter) 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 lasttanker

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.

l) 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 utarbета en lämplig oljedagbok.

För asfalttankfartyg får administrationen utarbета 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) tanken(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. Tanken(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 (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 rännstensvatten 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 rännstensvatten 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 sålunda 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/cm² 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 angtryck som ej överstiger 2.8 kp/cm^2 vid en temperatur av 37.8°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 bilaga 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 bilaga 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 transporterats 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 bilang 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 bilang 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 bilang 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 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 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 bilag 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 renspolas:
 - 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 nedgatt till den restkoncentration som anges för ämnet i bilag 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 förrengöringsmetod 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 förrengöringsmetod som avses i 2) i denna punkt är grundad,
 - 2) förrengöring har utförts enligt den förrengöringsmetod som av administrationen godkänts för ifrågavarande tank och ämne, och
 - 3) den tankspolvätska som uppstår vid sådan förrengöring 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 specialomraden 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 7 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 7 i denna konvention och regel 6 i denna bilaga av skadligt flytande ämne eller blandning som innehåller sadant 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 besiktigat 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 föroreningskyddscertifikat 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 iakttages.

- (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 föroreningskyddscertifikatet 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 föroreningskyddscertifikatet 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 föroreningskyddscertifikat 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 befinnes att föreskrifterna i denna bilaga är iakttagna, utfärda eller låta utfärda ett certifikat för fartyget enligt föreskrifterna i denna bilaga.
- b) Avskrift av certifikatet och av besiktningsrapporten skall så snart som möjligt översändas till den administration som gjort framställningen.
- c) 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 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 föreningsskyddscertifikat 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 bilag 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 föreningsskyddscertifikat 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 underhåll, 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. 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 utfärdar 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.

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 I**GUIDELINES 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 I**RIKTLINJER FÖR KATEGORISERING
AV SKADLIGA FLYTANDE ÄMNER**

- 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 skämra 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 ofgiftiga 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 ofgiftiga 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 LD₅₀ 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 yttlig risk för människors hälsa och vilkas LD₅₀ 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 IILIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES
CARRIED IN BULK

Substance	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
			(Regulation 5(1) of Annex II)	(Regulation 5(7) 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.

(Översättning)

Bihang IIFÖRTECKNING ÖVER SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN
SOM TRANSPORTERAS I BULK

Ämne	FN-nummer	Förorenings- kategori för driftutsläpp	Restkoncentration (i viktprocent)	
			(Regel 5 punkt 1 i bilaga II)	(Regel 5 punkt 7 i bilaga II)
	I	II	III <i>Utanför special- områden</i>	IV <i>Inom special- områden</i>
Acetaldehyd	1089	C		
Ättiksyra	1842	C		
Ättiksyraanhydrid	1715	C		
Aceton	1090	D		
Acetonecyanhydrin	1541	A	0.1	0.05
Acetylklorid	1717	C		
Akrolein	1092	A	0.1	0.05
Akrylsyra*	—	C		
Akrylonitril (vinyl- cyanid)	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 % vatten- lösning)	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/Diphenyloxide, 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		
Dietylbenzen (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		
Dodekylbenzen (dodecylbenzen)	—	C		
Epiklorhydrin	2023	B		
2-Etoxyetylacetat*	1172	D		
Etylacetat	1173	D		
Etylakrylat	1917	D		
Etylamylketon (EAK)*	—	C		
Etylbenzen	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 miljörisker, 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		
Tetractylbly (TEL)	1649	A	0,1	0,05
Tetrahydrofuran (THF)	2056	D		
Tetrahydronaftalen	1540	C		
Tetrametylbensen	—	D		
Tetrametylbly (TML)	1649	A	0,1	0,05
Titantetraklorid (titanklorid)	1838	D		
Toluen (toluol)	1294	C		
Toluendiisocyanat*	2078	B		
Trikloretan	—	C		
Trikloretylen	1710	B		
Trictanolamin (TEA)	—	D		
Trietylamin	1296	C		
Trimetylbensen*	—	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	Trietylenglykol
Dibutyleter	Trietylentetramin
Dietanolamin	Tripropylenglykol
Dietylenglykol	Vatten
Dipenten	Vin
Dipropylenglykol	
Etylalkohol	
Etylenglykol	
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 ÄMNEN 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 anlitas
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 vederböriligen bemyndigad tjänsteman)

Plats

Dag

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

Underskrift
(Underskrift av vederböriligen 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 vederböriligen 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 ÄMNER
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 innehå 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 atskillnad 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, fraktcontainner, 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° 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.

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 toaletterum,
 - 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

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.

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 fördragslutande 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 föreningsskyddscertifikatet för toalettavfall (1973) utsträckts 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 föreningsskyddscertifikat 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 befinner sig att föreskrifterna i denna bilaga är iakttagna, utfärda eller låta utfärda ett internationellt föreningsskyddscertifikat för toalettavfall (1973) för fartyget enligt föreskrifterna i denna bilaga.

2. Avskrift av certifikatet och av besiktningsrapporten 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 jursdiktionsen 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 atgärden 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 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) sadant 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 tillhandahållas 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 tillhandahålls 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 bada 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/opsamlingsstank* 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
 Toalettavfallets standard efter desinficering
- *c) Beskrivning av uppsamlingsstank
 Uppsamlingsstankens 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 vederböranden
 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°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.

(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 avfallssäckar 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 ströbräddor 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 havsbottnens mineraltillgångar 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 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 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° 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°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°8,5' nord, 43°19,6' ost) och Husn Murad (12°40,4' nord, 45°30,2' ost).
- e) Med Gulfbområdet förstås ett havsområde nordväst om loxodromen mellan Ras al Hadd (22°30' nord, 59°48' ost) och Ras al Faste (25°04' nord, 61°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.

**1973 ARS PROTOKOLL OM INGRIPANDE PÅ DET
FRIA HAVET VID HAVSFÖRORENINGAR
GENOM ANDRA ÄMNEN ÄN OLJA**

**PROTOCOL RELATING TO INTERVENTION ON THE
HIGH SEAS IN CASES OF MARINE POLLUTION
BY SUBSTANCES OTHER THAN OIL, 1973**

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, done at Brussels on 29 November 1969,

TAKING INTO ACCOUNT the Resolution on International Co-operation Concerning Pollutants other than Oil adopted by the International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969,

FURTHER TAKING INTO ACCOUNT that pursuant to the Resolution, the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization has intensified its work, in collaboration with all interested international organizations, on all aspects of pollution by substances other than oil,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

1. Parties to the present Protocol may take such measures on the high seas as may be necessary to prevent, mitigate or eliminate grave and imminent danger to their coastline or related interests from pollution or threat of pollution by substances other than oil following upon a maritime casualty or acts related to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.
2. "Substances other than oil" as referred to in paragraph 1 shall be:
 - (a) those substances enumerated in a list which shall be established by an appropriate body designated by the Organization and which shall be annexed to the present Protocol, and
 - (b) those other substances which are 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.
3. Whenever an intervening Party takes action with regard to a substance referred to in paragraph 2(b) above that Party shall have the burden of establishing that the substance, under the circumstances present at the time of the intervention, could reasonably pose a grave and imminent danger analogous to that posed by any of the substances enumerated in the list referred to in paragraph 2(a) above.

**1973 ÅRS PROTOKOLL OM INGRIPANDE PÅ DET FRIA HAVET
VID HAVSFÖRORENINGAR GENOM ANDRA
ÄMNEN ÄN OLJA**

DE FÖRDRAGSSLUTANDE PARTERNA,

SOM HAR TILLTRÄTT den internationella konventionen om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja, avslutad i Bryssel den 29 november 1969,

SOM BEAKTAR den resolution om internationellt samarbete med avseende på andra förorenande ämnen än olja som antagits av 1969 års Internationella juridiska konferens om skador vid vattenförorening.

SOM JÄMVÄL BEAKTAR att den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen i enlighet med resolutionen har intensifierat sitt arbete, i samverkan med övriga intresserade internationella organisationer, i fråga om alla aspekter på förorening genom andra ämnen än olja.

HAR ÖVERENSKOMMIT om följande:

ARTIKEL I

1. De fördragsslutande parterna får på det fria havet vidtaga nödvändiga åtgärder för att förebygga, minska eller avvärja allvarlig och överhängande fara som förorening av havsvattnet genom andra ämnen än olja eller hot om sådan förorening innebär för deras kuster eller därtill knutna intressen, om föroreningen eller hotet därom är en följd av en sjöolycka eller åtgöranden i samband med sådan olycka och om det är rimligt att antaga att nyckret allvarlig skada uppkommer därav.

2. "Andra ämnen än olja" som avses i punkt 1 är

- a) de ämnen som är upptagna i en förteckning vilken skall upprättas av ett av organisationen utsett särskilt organ och fogas som bilaga till detta protokoll, och
- b) de ämnen i övrigt som kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för levande tillgångar och den marina faunan och florin, skada skönhets- och rekreationsvärden eller störa annat behörigt utnyttjande av havet.

3. Närhelst en ingripande fördragsslutande part vidtager åtgärd med avseende på ämne som avses i punkt 2 b) har denna part skyldighet att bevisa att ämnet under rådande förhållanden vid tiden för ingreppet skäligen kunde ge upphov till allvarlig och överhängande fara likartad med den som framkallas av något av de ämnen som är upptagna i den förteckning som avses i punkt 2 a).

ARTICLE II

1. The provisions of paragraph 2 of Article I and of Articles II to VIII of the Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, and the Annex thereto as they relate to oil, shall be applicable with regard to the substances referred to in Article I of the present Protocol.

2. For the purpose of the present Protocol the list of experts referred to in Articles III(c) and IV of the Convention shall be extended to include experts qualified to give advice in relation to substances other than oil. Nominations to the list may be made by Member States of the Organization and by Parties to the present Protocol.

ARTICLE III

1. The list referred to in paragraph 2(a) of Article I shall be maintained by the appropriate body designated by the Organization.

2. Any amendment to the list proposed by a Party to the present Protocol shall be submitted to the Organization and circulated by it to all Members of the Organization and all Parties to the present Protocol at least three months prior to its consideration by the appropriate body.

3. Parties to the present Protocol whether or not Members of the Organization shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the present Protocol present and voting.

5. If adopted in accordance with paragraph 4 above, the amendment shall be communicated by the Organization to all Parties to the present Protocol for acceptance.

6. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of six months after it has been communicated, unless within that period an objection to the amendment has been communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties to the present Protocol.

7. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 6 above shall enter into force three months after its acceptance for all Parties to the present Protocol, with the exception of those which before that date have made a declaration of non-acceptance of the said amendment.

ARTICLE IV

1. The present Protocol shall be open for signature by the States which have signed the Convention referred to in Article II or acceded thereto, and by any State invited to be represented at the International Conference on Marine Pollution, 1973. The Protocol shall remain open for signature from 15 January 1974 until 31 December 1974 at the Headquarters of the Organization.

ARTIKEL II

1. De föreskrifter i artikel I punkt 2 och artiklarna II–VIII i 1969 års konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja och dess bilaga som avser olja skall äga tillämpning på de ämnen som avses i artikel I i detta protokoll.

2. För tillämpningen av detta protokoll skall den förteckning över sakkunniga som avses i artikel III punkt c) och artikel IV i konventionen utvidgas till att omfatta även sakkunniga som kan ge råd i fråga om andra ämnen än olja. Medlemmarna i organisationen och de fördragsslutande parterna kan föreslå namn till förteckningen.

ARTIKEL III

1. Den förteckning som avses i artikel I punkt 2 a) skall hållas aktuell av det särskilda organet som utses av organisationen.

2. Ändring i förteckningen som föreslås av en fördragsslutande part skall överlämnas till organisationen och av denna delges alla organisationens medlemmar och alla fördragsslutande parter minst tre månader innan den behandlas av det särskilda organet.

3. Fördragsslutande parter skall, vare sig de är medlemmar av organisationen eller ej, vara berättigade att delta i överläggningarna i det särskilda organet.

4. Ändringar skall antagas med två tredjedels majoritet uteslutande bland närvarande och röstande fördragsslutande parter.

5. Ändring som antagits enligt punkt 4 ovan skall av organisationen överlämnas till alla fördragsslutande parter för godtagande.

6. Ändring skall anses som godtagen vid utgången av en tid av sex månader efter dess överlämnande, om organisationen ej under denna tid mottager invändningar från minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna.

7. Ändring som skall anses som godtagen enligt punkt 6 träder i kraft tre månader efter den dag då den godtagits, med avseende på alla fördragsslutande parter utom dem som före denna dag har förklarat att de ej godtager ändringen.

ARTIKEL IV

1. Detta protokoll står öppet för undertecknande av stater som undertecknat den konvention som avses i artikel II eller anslutit sig till denna och av varje stat som inbjudits till 1973 års Internationella konferens om havsföroreningar. Protokollet skall vara öppet för undertecknande i organisationens lokaler från den 15 januari 1974 till den 31 december 1974.

2. Subject to paragraph 4 of this Article, the present Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval by the States which have signed it.
3. Subject to paragraph 4, this Protocol shall be open for accession by States which did not sign it.
4. The present Protocol may be ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have ratified, accepted, approved or acceded to the Convention referred to in Article II.

ARTICLE V

1. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Protocol with respect to all existing Parties or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to all existing Parties shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

ARTICLE VI

1. The present Protocol shall enter into force on the ninetieth day following the date on which fifteen States have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization, provided however that the present Protocol shall not enter into force before the Convention referred to in Article II has entered into force.
2. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it, the present Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the deposit by such State of the appropriate instrument.

ARTICLE VII

1. The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the date on which the Protocol enters into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.
3. Denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General of the Organization.
4. Denunciation of the Convention referred to in Article II by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party. Such denunciation shall take effect on the same day as the denunciation of the Convention takes effect in accordance with paragraph 3 of Article XII of that Convention.

2. Om annat ej följer av punkt 4 i denna artikel skall detta protokoll vara föremål för ratificering, godtagande eller godkännande av de stater som undertecknat detsamma.
3. Om annat ej följer av punkt 4 står detta protokoll öppet för anslutning av stater som ej undertecknat detsamma.
4. Detta protokoll får bli föremål för ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning endast av stater som har ratificerat, godtagit, godkänt eller anslutit sig till den konvention som avses i artikel II.

ARTIKEL V

1. Ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deposition av ett formellt instrument därom hos organisationens generalsekreterare.
2. Instrument som avser ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning och som deponeras, sedan ändring i detta protokoll trätt i kraft för samtliga befintliga fördragsslutande parter eller sedan alla åtgärder har vidtagits som behövs för att ändringen skall träda i kraft för samtliga befintliga fördragsslutande parter, skall anses gälla protokollet i dess ändrade lydelse.

ARTIKEL VI

1. Detta protokoll träder i kraft nittio dagar efter den dag då femton stater hos organisationens generalsekreterare deponerat instrument avseende ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning. Detta protokoll skall dock icke träda i kraft innan den konvention som avses i artikel II har trätt i kraft.
2. För stat, som därefter ratificerar, godtager, godkänner eller ansluter sig till detta protokoll, träder protokollet i kraft nittio dagar efter den dag då staten deponerat vederbörligt instrument.

ARTIKEL VII

1. Detta protokoll får av fördragsslutande part uppsägas när som helst sedan det trätt i kraft för denna fördragsslutande part.
2. Uppsägning skall verkställas genom att instrument därom deponeras hos organisationens generalsekreterare.
3. En uppsägning blir gällande ett år eller den längre tid, som kan vara angiven i uppsägningsinstrumentet, efter den dag då instrumentet deponerats hos organisationens generalsekreterare.
4. Uppsägning av den konvention som avses i artikel II av en fördragsslutande part skall anses vara en uppsägning av detta protokoll av samma part. Sådan uppsägning blir gällande samma dag som uppsägningen av konventionen blir gällande enligt artikel XII punkt 3 i konventionen.

ARTICLE VIII

1. A conference for the purpose of revising or amending the present Protocol may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a conference of Parties to the present Protocol for the purpose of revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

ARTICLE IX

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.
2. The Secretary-General of the Organization shall:
 - (a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument 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 the denunciation takes effect;
 - (iv) any amendments to the present Protocol or its Annex and any objection or declaration of non-acceptance of the said amendment;
 - (b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

ARTICLE X

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

ARTICLE XI

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, all four texts being equally authentic.

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

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

ARTIKEL VIII

1. En konferens med uppgift att se över eller ändra detta protokoll kan sammankallas av organisationen.
2. På begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna skall organisationen sammankalla en konferens av fördragsslutande parter med uppgift att se över eller ändra detta protokoll.

ARTIKEL IX

1. Detta protokoll skall deponeras hos organisationens generalsekreterare.
2. Organisationens generalsekreterare skall
 - a) underrätta alla stater som har undertecknat detta protokoll eller anslutit sig till protokollet om
 - 1) varje nytt undertecknande och varje ny deposition av ett instrument samt dagen för undertecknandet eller depositionen,
 - 2) dagen för ikraftträdandet av detta protokoll,
 - 3) deposition av instrument avseende uppsägning av detta protokoll och den dag då uppsägningen blir gällande,
 - 4) ändringar i detta protokoll eller dess bilaga och invändningar mot sådan ändring eller förklaring att fördragsslutande part ej godtagit ändring,
 - b) överlämna bestyrkta avskrifter av detta protokoll till alla stater som har undertecknat protokollet eller anslutit sig till detsamma.

ARTIKEL X

Så snart detta protokoll trätt i kraft skall organisationens generalsekreterare överlämna texten till Förenta nationernas generalsekreterare för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

ARTIKEL XI

Detta protokoll är upprättat i ett enda exemplar på engelska, franska, ryska och spanska språken, varvid alla fyra texterna äger lika vitsord.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade*, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta protokoll.

SOM SKEDDE I LONDON den andra november nittonhundrasjuttiotre.

* Namnteckningarna uteslutna.

**LIST OF SUBSTANCES TO BE ANNEXED TO THE PROTOCOL
RELATING TO INTERVENTION ON THE HIGH SEAS
IN CASES OF MARINE POLLUTION BY
SUBSTANCES OTHER THAN OIL**

(Established by the Marine Environment Protection Committee in accordance with paragraph 2(a) of Article I of the Protocol)

1. Oil (when carried in bulk)

Asphalt Solutions

Blending Stocks

Roofers Flux

Straight Run Residue

Oil

Clarified

Mixtures containing Crude Oil

Road Oil

Aromatic Oil (excluding vegetable oil)

Blending Stocks

Mineral 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

Jet Fuels

JP-1 (Kerosene)

JP-3

JP-4

JP-5 (Kerosene, heavy)

Turbo Fuel

Mineral Spirit

Naphtha

Solvent

Petroleum

Heartcut Distillate Oil

2. Noxious Substances

Acetic anhydride

Acetone

Acetone cyanohydrin

Acrolein

Acrylonitrile

Aldrin

Allyl isothiocyanate

Aluminium phosphide

Ammonia (28% aqueous)

Ammonium phosphate

Amyl mercaptan

Aniline

Aniline hydrochloride

Antimony compounds

Arsenic compounds

Atrazine

Azinphos methyl (Guthion)

Barium azide

Barium cyanide

Barium oxide

Benzene

Benzenehexachloride isomers (Lindane)

Benzidine

Beryllium powder

Bromine

Bromobenzyl cyanide

n-Butyl acrylate

Butyric acid

Cacodylic acid

Cadmium compounds

Carbaryl (Sevin)

Carbon disulphide

Carbontetrachloride

Chlorodane

Chloroacetone

Chloroacetophenone

Chlorodinitrobenzene

FÖRTECKNING ÖVER ÄMNEN ATT FOGAS TILL PROTOKOLLET OM INGRIPANDE PÅ DET FRIA HAVET VID HAVSFÖRORENINGAR GENOM ANDRA ÄMNEN ÄN OLJA

(Upprättad av kommittén för skydd av havets miljö i enlighet med artikel I punkt 2 a) i protokollet)

1. <i>Olja</i> (som transporteras i bulk)	<i>Nafta</i>
<i>Asfaltlösningar</i>	Lösningsmedel
Basoljor	Processnafta
Basämne för oxiderad asfalt	Extraktionsbensin
Direktdestillat, återstodsolja	2. <i>Skadliga ämnen</i>
<i>Olja</i>	Ättikssyraanhydrid
Klarad olja	Aceton
Blandningar innehållande råolja	Acetoncyanhydrin
Vägolja	Akrolein
Aromatbasolja (exklusive vegetabilisk olja)	Akrylonitril (vinylcyanid)
Basoljor för smörjmedel	Aldrin
Mineralolja	Allylisotiocyanat
Metallbearbetningsolja	Aluminiumfosfid
Spindelolja	Ammoniak (28% vattenlösning)
Turbinolja	Ammoniumfosfat
	Anilmerkaptan
	Anilin
<i>Destillat</i>	Anilinhydroklorid,
Direktdestillat	anilinklorid, anilinsalt
Toppad råolja	Antimonföreningar
	Arsenikföreningar
<i>Mellandestillat, gasolja</i>	Atrazin
Krackad	Azinfosmetyl (guthion)
	Bariumazid
<i>Bensinkomponenter</i>	Bariumcyanid
Alkylatbränsle	Bariumoxid
Reformat	Bensen
Polymerisatbränsle	Bensenhexaklorid, isomerer (lindan)
	Bensidin
<i>Bensin</i>	Beryllium pulver
Naturlig lättbensin	Brom
Motorbensin	Brombensylcyanid
Flygbensin	n-Butylakrylat
Direktdestillat	Smörsyra
	Kakodylsyra (hydroxidimetylarsinioxid)
<i>Flygfotogener -- Jetbränslen</i>	Kadmiumföreningar
Jet-1 (flygfotogen)	Carbaryl (sevin, N-metyl-l-naftylkarbamat)
Jet-3	Koldisulfid
Jet-4	Koltetraklorid
Jet-5 (flygfotogen, tung)	Klordan
Turbinbränsle	Kloracetone
Mineralterpentin	Kloracetofenon
	Klordinitrobenzen

Chloroform	Naphthalene (molten)
Chlorohydrins (crude)	Naphthylthiourea
Chloropicrin	Nitric acid (90 %)
Chromic acid (Chromium trioxide)	Oleum
Cocculus (solid)	Parathion
Copper compounds	Paraquat
Cresols	Phenol
Cupriethylene diamine	Phosphoric acid
Cyanide compounds	Phosphorus (elemental)
Cyanogen bromide	Polyhalogenated biphenyls
Cyanogen chloride	Sodium pentachlorophenate (solution)
DDT	Styrene monomer
Dichloroanilines	Toluene
Dichlorobenzenes	Toluene diisocyanate
Dieldrin	Toxaphene
Dimethoate (Cygon)	Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate)
Dimethyl amine (40% aqueous)	2, 4, 5-T
Dinitroanilines	
4,6-Dinitroorthocresol	3. <i>Liquefied Gases</i> (when carried in bulk)
Dinitrophenols	Acetaldehyde
Endosulphan (Thiodan)	Anhydrous Ammonia
Endrin	Butadiene
Epichlorohydrin	Butane
Ethyl bromoacetate	Butane/Propane Mixtures
Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol)	Butylenes
Ethylene dichloride	Chlorine
Ethyl parathion	Dimethylamine
Fentin acetate (dry)	Ethyl Chloride
Fluosilicic acid	Ethane
Heptachlor	Ethylene
Hexachlorobenzene	Ethylene Oxide
Hexaethyl tetraphosphate	Methane (LNG)
Hydrocyanic acid	Methyl Acetylene Propadiene mixture
Hydrofluoric acid (40 % aqueous)	Methyl Bromide
Isoprene	Methyl Chloride
Lead compounds	Propane
Lindane (Gammexane, BHC)	Propylene
Malathion	Vinyl Chloride Monomer
Mercuric compounds	Anhydrous Hydrogen Chloride
Methyl alcohol	Anhydrous Hydrogen Fluoride
Methylene chloride	Sulphur Dioxide
Molasses	

4. *Radioactive Substances*

Radioactive substances, including, but not limited to, elements and compounds the isotopes of which are subject to the requirements of Section 835 of the Regulations for the Safe Transport of Radioactive Materials, 1973 Revised Edition, published by the International Atomic Energy Agency, and which may be found to be stored or transported as substances and/or materials in Type A packages, Type B packages, as fissile materials or materials transported under special arrangements, such as

^{60}Co , ^{137}Cs , ^{226}Ra , ^{239}Pu , ^{235}U .

Kloroform	Naftalen (smält)
Klorhydriner (oförädlade)	Naftyltiourea
Klorpikrin (triklornitrometan)	Salpetersyra (90%)
Kromsyra (kromtrioxid)	Oleum
Kockulus (cocculus) (fast)	Paration
Kopparföreningar	Paraquat
Kresoler	Fenol
Kopparetylendiamin (kopparkomplex)	Fosforsyra
Cyanidföreningar	Fosfor (grundämnet)
Cyanogenbromid	Polyhalogenerade bifenyl
Cyanogenklorid	Natriumpentaklorfenat (lösning)
DDT	Styren (monomer)
Dikloraniliner	Toluen (toluol)
Diklorbensener	Toluendiisocyanat
Dieldrin	Toxafen
Dimetoat (cygondimetoat)	Tritolylfosfat (trikresylfosfat) (TCP)
Dimetylamín (DMA) (40% vattenlösning)	2, 4, 5-T (2, 4, 5-triklorfenoxiättiksyra)
Dinitroaniliner	
4,6-Dinitroortokresol	3. Kondenserade gaser (som transporteras i bulk)
Dinitrofenoler	Acetaldehyd
Endosulfan (thiodan)	Vattenfri ammoniak
Endrin	Butadien
Epiklorhydrin	Butan
Etylbromacetat	Butan/propan blandningar
Etylenklorhydrin (2-kloretanol)	Butylener (butener)
Etylendiklorid	Klor
Etylparation	Dimetylamín
Fentinacetat (torr)	Etylklorid
Fluorkiselsyra, kiselfluorvätesyra	Etan
Heptaklor	Etylen
Hexaklorbensen	Etylenoxid, oxiran
Hexaetyltetrafosfat	Metan (LNG)
Cyanyäte	Metylacetylen/propadien blandningar
Fluorvätesyra (40% vattenlösning)	Metylbromid
Isopren	Metylklorid
Blyföreningar	Propan
Lindan (gammexan, BHC)	Propylen
Malation	Vinylklorid (monomer)
Kvikksilverföreningar	Vattenfri väteklorid (klorväte)
Metylalkohol, metanol	Vattenfri vätefluorid (fluorväte)
Metylenklorid (diklormetan)	Svaveldioxid
Melass	

4. Radioaktiva ämnen

Radioaktiva ämnen, däri inbegripet – men utan begränsning till – ämnen och föreningar vilkas isotoper är underkastade föreskrifterna i punkt 835 i 1973 års omarbetade upplaga av Regler för säker transport av radioaktiva varor, utgivna av det Internationella atomenergiorganet, och vilka kan finnas bära lagras eller transporteras som ämnen och/eller varor i typ A emballage eller typ B emballage, som klyvbara varor eller som varor vilka transporteras enligt särskilda villkor, såsom

^{60}Co , ^{137}Cs , ^{226}Ra , ^{239}Pu , ^{235}U .

**1974 ARS KONVENTION OM SKYDD AV
ÖSTERSJÖOMRADETS MARINA MILJÖ**

(Bilagorna IV och VI till konventionen)

PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS

Regulation 1

The Contracting Parties shall as appropriate co-operate and assist each other in initiating action by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to develop:

a) international rules for navigation of deep draught ships in narrow and shallow waters in international waters of the Baltic Sea Area and in the entrances to the Baltic Sea for the prevention of collisions, strandings and groundings:

b) an international radio reporting system for large ships en route within the Baltic Sea Area as well as for ships carrying a significant amount of a harmful substance.

Regulation 2

The Contracting Parties shall, without prejudice to Paragraph 4 of Article 4 of the present Convention, as appropriate assist each other in investigating violations of the existing legislation on antipollution measures, which have occurred or are suspected to have occurred within the Baltic Sea Area. This assistance may include but is not limited to inspection by the competent authorities of oil record books, cargo record books, log books and engine log books and taking oil samples for analytical identification purposes and in respect of the system of tagging oil residues.

Regulation 3

Definitions

For the purposes of this Annex:

1. "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.

2. "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.

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 29 December 1972; or

FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

Regel 1

De fördragsslutande parterna skall på lämpligt sätt samarbeta och bistå varandra för att avvägbringa åtgärder av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen som har till syfte att utveckla

a) internationella regler för navigering av djupgående fartyg i trånga och grunda delar av Östersjöområdet internationella vatten och i tillfartslederna till Östersjön för att förhindra kollisioner, strandningar och grundkänningar.

b) ett internationellt radorapporteringsystem för stora fartyg inom Östersjöområdet samt för fartyg som transporterar betydande mängder av skadliga ämnen.

Regel 2

De fördragsslutande parterna skall, med beaktande av artikel 4 punkt 4 i denna konvention, på lämpligt sätt bistå varandra vid undersökning av sådana överträdelser av gällande lagstiftning om åtgärder mot förorening som skett eller som misstänkes ha skett inom Östersjöområdet. Sådant bistånd kan innefatta, men är ej begränsat till, granskning genom behöriga myndigheter av oljedagböcker, lastdagböcker, skepps- och maskindagböcker, tagande av oljeprov i och för analytisk identifiering och i samband med märkning av oljerester.

Regel 3

Definitioner

I denna bilaga skall

1. med "fartyg" förstås fartyg av alla slag som användes i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävarer, undervattensfartyg, flytande farkoster och fasta eller flytande plattformar.

2. 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.

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 29 december 1972, eller

- (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. "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.

5. The term "jurisdiction" shall be interpreted in accordance with international law in force at the time of application or interpretation of this Annex.

Regulation 4

OIL

The Contracting Parties shall as soon as possible but not later than 1 January 1977 or on the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later, apply the provisions of Paragraphs A to D of this Regulation on methods for the prevention of pollution by oil from ships while operating in the Baltic Sea Area.

A Definitions

For the purposes of this Regulation:

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 Regulation 5 of this Annex) 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 connection 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 Regulation 5 of this Annex 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. "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 shore lines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shore lines. 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.

7. "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 Regulations of this Annex.

- 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. "närmaste land". Uttrycket "från närmaste land" betyder från den baslinje från vilken territorialhavet för ifrågavarande stats territorium räknas enligt internationell rätt.
5. uttrycket "jurisdiktion" tolkas enligt den internationella rätt som gäller vid tidpunkten för tillämpning eller tolkning av denna bilaga.

Regel 4

OLJA

De fördragsslutande parterna skall, så snart som möjligt men ej senare än den 1 januari 1977 eller vid tidpunkten för denna konventions ikraftträdande, om denna tidpunkt infaller senare, börja tillämpa föreskrifterna i avsnitten A -D i denna regel om metoder för förebyggande av förorening genom olja från fartyg som användes i Östersjöområdet.

A. Definitioner

I denna regel 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 regel 5 i denna bilaga gäller) och skall, utan inskränkning i definitionens allmängiltighet, till olja hänföras de ämnen som förtecknats i bihang I till denna bilaga,
2. med "oljehaltig blandning" förstås en 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 regel 5 i denna bilaga, 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 "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 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,
7. med "segregerad barlast" förstås barlastsvatten som intagits i en tank, helt skild från lastolja- 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 reglerna i denna bilaga.

B Control of Discharge of Oil

1. a) Subject to the provisions of Paragraph C of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in the Baltic Sea Area:

b) such ships while in the Baltic Sea Area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.

2. a) Subject to the provisions of Paragraph C of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in the Baltic Sea 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 2 a) of this Paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.

3. The provisions of this Paragraph shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

4. 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 Contracting Parties 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. 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.

C Exceptions

Paragraph B of this Regulation shall not apply to:

a) the discharge into the sea of oil or oily mixtures 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 mixtures 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 combatting specific pollution

B. Kontroll av oljeutsläpp

1. a) Om annat ej följer av föreskrifterna i avsnitt C i denna regel, 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 i Östersjöområdet.

b) Sådana fartyg skall, när de befinner sig i Östersjöområdet, behålla ombord oljerester, oljeslam, förorenad barlast och tankspolvatten och får ej avlämna dessa annat än till mottagningsanordningar.

2. a) Om annat ej följer av föreskrifterna i avsnitt C i denna regel, skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning från fartyg som ej är oljetankfartyg och som har en bruttodräktighet understigande 400 registerton vara förbjudet när det befinner sig i Östersjöområdet 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 punkt 2 a) i detta avsnitt skall behållas ombord eller avlämnas till mottagningsanordningar.

3. Föreskrifterna i detta avsnitt äger ej tillämpning på utsläpp av ren eller segregerad barlast.

4. Närhelst synliga spår av olja iakttages på eller under vattenytan i ett fartygs omedelbara närhet eller i dess kölvatten bör de fördragsslutande parterna, 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 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.

C. Undantag

Avsnitt B i denna regel 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 vardslöst 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 föroreningsinciden-

incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Contracting Party in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

D 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 Regulation applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

a) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and

b) subject to the provisions of Paragraph C of this Regulation, the discharge into the sea of oil or oily mixtures shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

E Reception Facilities of the Baltic Sea Area

The Contracting Parties undertake to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports of the Baltic Sea Area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing waters from oil tankers. In addition all ports of the 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.

Regulation 5

NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

The Contracting Parties shall as soon as possible, but not later than 1 January 1977 or at a date not later than one year after the date of the entry into force of the present Convention, whichever occurs later, decide upon a date from which the provisions of Paragraphs A to D of this Regulation on the discharge of noxious liquid substances in bulk from ships while operating in the Baltic Sea Area shall apply.

A Definitions

For the purposes of this Regulation:

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 Regulation 4 of this Annex 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 Regulation.

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

ter för att så långt som möjligt begränsa skada på grund av förorening. Sadant utsläpp kräver godkännande av varje fördragsslutande part inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.

D. Särskilda föreskrifter för borrhplattformar och andra plattformar

Fasta och flytande borrhplattformar, som användes för utforskning, utvinning och därmed förenad, ej landbaserad bearbetning av havsbottnens mineraltillgångar, och andra plattformar skall uppfylla de föreskrifter i denna regel 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 föra anteckningar om alla åtgärder som medför utsläpp av olja eller oljehaltig blandning, i en form som godkänts av administrationen.

b) Om annat ej följer av föreskrifterna i avsnitt C i denna regel, skall utsläpp i havet av olja eller oljehaltig blandning vara förbjudet utom när utsläppets oljeinnehåll utan utspädning ej överstiger 15 delar på en miljon delar.

E. Mottagningsanordningar i Östersjöområdet

De fördragsslutande parterna förbinder sig att tillse att i alla oljelastningsterminaler och reparationshamnar inom Östersjöområdet 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 området 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.

Regel 5

SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN I BULK

De fördragsslutande parterna skall så snart som möjligt men ej senare än den 1 januari 1977 eller vid en tidpunkt inom ett år efter denna konventions ikraftträdande, om denna tidpunkt infaller senare, besluta om en tidpunkt från vilken föreskrifterna i avsnitten A–D i denna regel om utsläpp från skadliga flytande ämnen i bulk från fartyg som användes i Östersjöområdet skall äga tillämpning.

A. Definitioner

I denna regel 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 regel 4 i denna bilaga, när det för last eller delast 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 regel.

3. med "segregerad barlast" förstås barlastvatten som intagits i en tank, avsedd att stadigvarande nyttjas för förande av barlast eller för förande av barlast

other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Regulations of this Annex, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

4. "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm² at a temperature of 37.8° C.

5. "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix III to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Sub-Paragraph 4 of Paragraph B of this Regulation as falling into Category A, B, C, or D.

B Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

1. For the purposes of this Regulation 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 II to this Annex.

3. The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Regulation is set out in Appendix III to this Annex.

4. Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under Sub-Paragraph 1 of this Paragraph or evaluated as referred to in Sub-Paragraph 1 of Paragraph C of this Regulation the Contracting Parties 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 Sub-Paragraph 2 of this Paragraph. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed.

C Other Liquid Substances

1. The substances listed in Appendix IV to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C, and D, as defined in Sub-Paragraph 1 of Paragraph B of this Regulation because they are presently considered to

eller last som ej utgöres av olja eller skadliga flytande ämnen, som definieras på olika ställen i reglerna i denna bilaga, och helt skild från lastolje- och bunkerolje-systemet.

4. med "flytande ämnen" förstås ämnen som har ett ångtryck som ej överstiger $2,8 \text{ kp/cm}^2$ vid en temperatur av $37,8^\circ\text{C}$,

5. med "skadligt flytande ämne" förstås varje ämne som angivits i bihang III till denna bilaga eller som enligt föreskrifterna i avsnitt B punkt 4 i denna regel provisoriskt bedömts tillhöra kategori A, B, C eller D.

B. Kategorisering och förteckning av skadliga flytande ämnen

1. Vid tillämpningen av denna regel 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 bihang II 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 bihang III till denna bilaga.

4. När fråga uppkommer om transport av ett flytande ämne i bulk som ej kategoriserats enligt punkt 1 i detta avsnitt och som ej heller utvärderats på sätt som anges i avsnitt C punkt 1 i denna regel skall 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 detta avsnitt. Till dess fullständig enighet nåtts mellan berörda regeringar skall ämnet transporteras med tillämpning av de strängaste villkor som har föreslagits.

C. Andra flytande ämnen

1. De ämnen som är förtecknade i bihang IV till denna bilaga har utvärderats och befunnits falla utanför kategorierna A, B, C och D, sadana dessa är definierade i avsnitt B punkt 1 i denna regel, eftersom de för närvarande ej anses innebära risk

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 IV to this Annex shall not be subject to any requirement of this Regulation.

3. The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Regulation.

D Discharge of Noxious Liquid Substances

Subject to the provisions of Paragraph E of this Regulation:

1. The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Sub-Paragraph 1 a) of Paragraph B of this Regulation, 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 Contracting Parties shall provide in accordance with Paragraph H of this Regulation, 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 III 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:

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 Sub-Paragraph 1 b) of Paragraph B of this Regulation 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 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.

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 IV till denna bilaga, är ej underkastat några föreskrifter i denna regel.

3. Utsläpp i havet av ren barlast eller segregerad barlast är ej underkastat några föreskrifter i denna regel.

D. Utsläpp av skadliga flytande ämnen

Om annat ej följer av föreskrifterna i avsnitt E i denna regel, gäller följande:

1. Utsläpp i havet av ämnen av kategori A, sådana dessa är definierade i avsnitt B punkt 1 a) i denna regel, 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 fördragsslutande parterna skall tillhandahålla i enlighet med avsnitt H i denna regel, 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 III 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) 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 avsnitt B i punkt 1 b) i denna regel, 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 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.

3. The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Sub-Paragraph 1 c) of Paragraph B of this Regulation 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 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 Sub-Paragraph 3 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.

4. The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Sub-Paragraph 1 d) of Paragraph B of this Regulation, 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. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with Sub-Paragraph 1, 2, 3, or 4 of this Paragraph, whichever is applicable.

6. The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Sub-Paragraph 1 of Paragraph C of this Regulation, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

E Exceptions

Paragraph D of this Regulation 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

b) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:

3. Utsläpp i havet av ämnen av kategori C, sådana dessa är definierade i avsnitt B punkt 1 c) i denna regel, 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 säkerställa att koncentrationen i utflödet och utsläppshastigheten är sådana att koncentrationen av ämnet i kolvattnet 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 punkt 3 b) i detta avsnitt 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.

4. Utsläpp i havet av ämnen av kategori D, sådana dessa är definierade i avsnitt B punkt 1 d) i denna regel, 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. 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 detta avsnitt.

6. Utsläpp i havet av ämnen som ej blivit kategoriserade, provisoriskt bedömda eller utvärderade såsom anges i avsnitt C punkt 1 i denna regel eller av barlastvatten, tankspolvätska eller andra rester eller blandningar som innehåller sådana ämnen skall vara förbjudet.

E. Undantag

Avsnitt D i denna regel 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) 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,

- (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 combatting specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Contracting Party in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

F Measures of Control

1. The Contracting Parties shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Paragraph.

Category A Substances

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 connection 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 III 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) of Paragraph D of this Regulation. 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) of this Paragraph provided that:

a) a precleaning procedure for that tank and that substance is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of Sub-Paragraph 1 of Paragraph D of this Regulation 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

- 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. Sadant utsläpp kräver godkännande av varje fördragsslutande part inom vars jurisdiktion utsläpp avses äga rum.

F. Kontrollåtgärder

1. De fördragsslutande parterna skall förordna eller särskilt bemyndiga inspektörer för tillämpningen av detta avsnitt.

Ämnen av kategori A

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 bilag III 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) i avsnitt D i denna regel. 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 drojsmål orsakas fartyget, får denna fördragsslutande part godtaga en alternativ metod som likvärdig med vad som föreskrives i punkt 3 a) i detta avsnitt, förutsatt att

a) en föreningsmetod för ifrågavarande tank och ämne har godkänts av administrationen och denna fördragsslutande part är övertygad om att metoden uppfyller föreskrifterna i punkt 1 i avsnitt D i denna regel 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

which the approved precleaning procedure referred to in Sub-Paragraph (ii) of this Sub-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;
- c) the discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provisions of Sub-Paragraph 3 b) of this Paragraph and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

Category B Substances

5. Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Contracting Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B 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) until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connection 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 Sub-Paragraph 2 c) of Paragraph D of this Regulation 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 Sub-Paragraph 2 of Paragraph D of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book;
- e) if after unloading a Category B substance, any residues of tank washings are to be retained on board until the ship is outside the Baltic Sea Area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book.

Category C Substances

6. Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Contracting Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category C 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;

den godkända förrengöringsmetod som avses i 2) i denna punkt är grundad.

- 2) förrengöring har utförts enligt den förrengöringsmetod som av administrationen godkänts för ifrågavarande tank och ämne, och
- 3) den tankspolvätska som uppstår vid sådan förrengöring har avlämnats till en mottagningsanordning och att tanken är tom.

c) utsläpp i havet av återstående rester göres enligt föreskrifterna i punkt 3 b) i detta avsnitt och vederbörlig anteckning göres i lastdagboken.

Ämnena av kategori B

5. Med beaktande av de föreskrifter om övervakning och godkännande genom förordnad eller särskilt bemyndigad inspektör som bedömes nödvändiga av den fördragsslutande parten, skall fartygets befälhavare i fråga om ämne av kategori B 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 renspolas, 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 avsnitt D punkt 2 c) i denna regel tillämpas och att vederbörliga anteckningar göres i lastdagboken, och

2) tillse att varje utsläpp i havet göres enligt föreskrifterna i avsnitt D punkt 2 i denna regel och att vederbörlig anteckning göres i lastdagboken.

e) Om efter lossning av ämne av kategori B tankspolvätska skall behållas ombord till dess fartyget kommer utanför Östersjöområdet, skall befälhavaren ange detta genom vederbörlig anteckning i lastdagboken.

Ämnena av kategori C

6. Med beaktande av de föreskrifter om övervakning och godkännande genom förordnad eller särskilt bemyndigad inspektör som bedömes nödvändiga av den fördragsslutande parten, skall fartygets befälhavare i fråga om ämne av kategori C 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,

- (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 Sub-Paragraph 3 c) of Paragraph D of this Regulation. 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 Sub-Paragraph 3 of Paragraph D of this Regulation;
- 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 the Baltic Sea Area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book.

Category D Substances

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;
 - (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
 - (iv) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Sub-Paragraph 4 of Paragraph D of this Regulation;
- 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

- 2) far den mängd av ämnet som återstår i tanken ej överstiga den största mängd som får släppas ut i havet enligt avsnitt D punkt 3 c) i denna regel 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 tankspolrester sker från tanken, vederbörlig anteckning göras i lastdagboken, och
 - 5) skall varje efterföljande utsläpp i havet av sådan tankspolvätska göras enligt föreskrifterna i avsnitt D punkt 3 i denna regel.
- 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.
- d) Om efter lossning av ett ämne av kategori C inom Östersjöområdet lastrester eller tankspolvätska skall behållas ombord till dess fartyget kommer utanför området, skall befälhavaren ange detta genom vederbörlig anteckning i lastdagboken.

Ämnena av kategori D

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.
 - 3) skall, när tankspolvätskan ej släppes ut i havet och intern överföring av tankspolvätska sker från tanken, vederbörlig anteckning göras i lastdagboken, och
 - 4) skall varje efterföljande utsläpp i havet av sådan tankspolvätska göras enligt föreskrifterna i avsnitt D punkt 4 i denna regel.
- c) Om tanken skall rengöras i hamn,
 - 1) skall tankspolvätskan avlämnas till en mottagningsanordning och vederbörlig anteckning göras i lastdagboken, eller

- (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 or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Sub-Paragraph 1 or 2 of Paragraph D of this Regulation, 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 Category C substance in excess of the aggregate of the maximum quantities specified in Sub-Paragraph 3 c) of Paragraph D of this Regulation shall be discharged to a reception facility. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

G Cargo Record Book

1. Every ship to which this Regulation 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 V 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 takes 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 Paragraph D of this Regulation.

3. In the event of any discharge of the kind referred to in Annex VI of the present Convention and Paragraph E of this Regulation 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 a Contracting Party to supervise any operations under this Regulation has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

5. Each operation referred to in Sub-Paragraphs 2 and 3 of this Paragraph 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

- 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 B, skall avlämnas till mottagningsanordning enligt tillämpliga föreskrifter i avsnitt D punkt 1 eller 2 i denna regel. 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 C i en mängd som överstiger de sammanlagda största mängderna enligt föreskrifterna i avsnitt D punkt 3 c) i denna regel, skall avlämnas till mottagningsanordning. Vederbörlig anteckning skall göras i lastdagboken.

G. Lastdagbok

1. Varje fartyg på vilket denna regel äger tillämpning skall vara försett med en lastdagbok som kan utgöra en del av fartygets officiella skeppsdagbok och skall vara utformad enligt formuläret i bilang V 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 avsnitt D i denna regel.

3. I händelse av utsläpp av det slag som avses i bilaga VI till denna konvention och avsnitt E i denna regel 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 en fördragsslutande part att övervaka åtgärder som avses i denna regel, har besiktigat ett fartyg, skall denne inspektör göra vederbörlig anteckning i lastdagboken.

5. Varje åtgärd som avses i punkterna 2 och 3 i detta avsnitt 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 ifrågakvarande 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

the ship is entitled to fly, and, except when the ship is engaged in domestic voyages, 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 a Contracting Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Regulation applies while the ship is in its ports, 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.

H Reception Facilities

1. The Contracting Parties undertake to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using their ports, terminals or repair ports of the Baltic Sea Area 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 Regulation; 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. Each Contracting Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of Sub-Paragraph 1 of this Paragraph at its cargo loading and unloading ports, terminals and ship repair ports of the Baltic Sea Area.

Regulation 6

HARMFUL SUBSTANCES IN PACKAGED FORMS

A. The Contracting Parties shall as soon as possible apply suitable uniform rules for the carriage of harmful substances in packaged forms or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.

B. With respect to certain harmful substances, as may be designated by the Commission, 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.

C. A report of an incident involving harmful substances shall be made in accordance with the provisions of Annex VI of the present Convention.

är berättigat att föra och, utom när fartyget brukas i nationell trafik, 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 part äger rätt att granska lastdagboken ombord på varje fartyg på vilket denna regel 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 detta avsnitt skall av den behöriga myndigheten verkställas så snabbt som möjligt utan att otillbörlig försening orsakas fartyget.

H. Mottagningsanordningar

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att tillse att mottagningsanordningar tillhandahållas som tillgodoser behoven hos de fartyg som använder deras hamnar, terminaler eller reparationshamnar i Östersjöområdet, 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 regel.

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 part skall fastställa den typ av anordningar som skall tillhandahållas för ändamål, som avses i punkt 1 i detta avsnitt, i dess lastnings- och lossningshamnar för last, terminaler och fartygsreparationshamnar i Östersjöområdet.

Regel 6

SKADLIGA ÄMNINGAR I FÖRPACKAD FORM

A. De fördragsslutande parterna skall så snart som möjligt tillämpa lämpliga enhetliga regler rörande transport av skadliga ämnen i förpackad form eller i fraktkontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar.

B. I fråga om vissa skadliga ämnen, enligt vad som kan bli bestämt av kommissionen, skall fartygets befälhavare eller ägare eller dennes representant underätta vederbörlig hamnmyndighet om avsikten att lasta eller lossa sådana ämnen minst 24 timmar före sådan åtgärd.

C. Rapport om en incident som rör skadliga ämnen skall göras i enlighet med föreskrifterna i bilaga VI till denna konvention.

Regulation 7**SEWAGE**

The Contracting Parties shall apply the provisions of Paragraphs A to D of this Regulation on discharge of sewage from ships while operating in the Baltic Sea Area.

A Definitions

For the purposes of this Regulation:

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 the present Convention; or

b) the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of the present convention.

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.

B Application

1. The provision of this Regulation shall apply to:

a) new ships certified to carry more than 100 persons from a date not later than 1 January 1977;

b) existing ships certified to carry more than 400 persons from a date not later than 1 January 1978; and

c) other ships, as specified in Sub-Paragraphs (i), (ii), and (iii), from dates decided by the Contracting Parties on recommendation by the Commission:

(i) ships of 200 tons gross tonnage and above;

(ii) ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;

(iii) ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons.

In the case of new such ships the date shall be not later than 1 Januari 1979. In the case of existing such ships the date shall be not later than ten years after the date decided for new ships.

2. A Contracting Party may, if it is satisfied that the application of the provisions of Sub-Paragraph 1 b) of this Paragraph with respect to a certain ship

Regel 7**TOALETTAVFALL**

De fördragsslutande parterna skall tillämpa föreskrifterna i avsnitten A–D i denna regel om utsläpp av toalettavfall från fartyg som användes i Östersjöområdet.

A. Definitioner

I denna regel 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 konventions ikraftträdande, eller
 - b) som levereras minst tre år efter denna konventions 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 toaletterum,
 - b) avlopp från sjukvardslokaler (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.

B. Tillämpningsområde

1. Bestämmelserna i denna regel skall äga tillämpning på
 - a) nya fartyg som är godkända för transport av mer än 100 personer, från en tidpunkt ej senare än den 1 januari 1977,
 - b) existerande fartyg som är godkända för transport av mer än 400 personer, från en tidpunkt ej senare än den 1 januari 1978, och
 - c) andra fartyg enligt vad som anges i punkterna 1), 2) och 3), från tidpunkter som bestämmes av de fördragsslutande parterna på rekommendation av kommissionen:
 - 1) fartyg med en bruttodräktighet av minst 200 registerton,
 - 2) fartyg med en bruttodräktighet som ej uppgår till 200 registerton och som är godkända för transport av mer än tio personer,
 - 3) fartyg för vilka bruttodräktighet ej fastställts och som är godkända för transport av mer än tio personer.

I fråga om nya sådana fartyg skall tidpunkten ej vara senare än den 1 januari 1979. I fråga om existerande sådana fartyg skall tidpunkten ej vara senare än tio år efter den tidpunkt som fastställts för nya fartyg.

2. En fördragsslutande part får, om den finner att tillämpning av bestämmelserna i punkt 1 b) i detta avsnitt i fråga om visst fartyg skulle nödvändiggöra

would necessitate constructional alterations which would be unreasonable, exempt the ship from the application until a date not later than ten years after the date of entry into force of the present Convention.

C Discharge of Sewage

1. Subject to the provisions of Paragraph D of this Regulation, 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 at a distance of more than 4 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; or

b) the ship has in operation a sewage treatment plant which has been approved by the Administration, and

(i) the test results of the plant are laid down in a document carried by the ship;

(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.

D Exceptions

Paragraph C of this Regulation 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

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.

E Reception Facilities

1. Each Contracting Party undertakes to ensure the provision of facilities at its ports and terminals of the Baltic Sea Area for the reception of sewage, without causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

2. To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

konstruktiva ändringar som skulle vara orimliga undantaga fartyget från tillämpningen till dess högst tio år förflutit från denna konventions ikraftträdande.

C. Utsläpp av toalettavfall

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i avsnitt D i denna regel, 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, 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, eller

b) fartyget har i användning ett reningsverk för toalettavfall som är godkänt av administrationen, och

1) provningsresultaten för verket är angivna i en handling som medföres ombord, 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.

D. Undantag

Avsnitt C 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) 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.

E. Mottagningsanordningar

1. Varje fördragsslutande part förbinder sig att tillse att i dess hamnar och terminaler i Östersjöområdet 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. För att möjliggöra anslutning av mottagningsanordningarnas rörledningar till fartygets utsläppsrörledningar skall båda ledningarna vara försedda med en standardiserad anslutning i enlighet med följande uppställning.

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.

Regulation 8**GARBAGE**

The Contracting Parties shall as soon as possible but not later than 1 January 1976 or on the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later, apply the provisions of Paragraphs A to D of this Regulation on the disposal of garbage from ships while operating in the Baltic Sea Area.

A Definition

For the purposes of this Regulation:

“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 Regulations of this Annex.

B Disposal of Garbage

1. Subject to the provisions of Paragraphs C and D of this Regulation:

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

Standarddimensioner för flänsar på utsläppsanslutningar

Beskrivning	Dimension
Yttre diameter	210 mm
Inre diameter	Motsvarande yttre rördiametern
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.

Regel 8**FAST AVFALL**

De fördragsslutande parterna skall så snart som möjligt men ej senare än den 1 januari 1976 eller vid tidpunkten för denna konventions ikraftträdande, om denna tidpunkt infaller senare, börja tillämpa bestämmelserna i avsnitten A–D i denna regel om kvittblivning av fast avfall från fartyg som användes i Östersjöområdet.

A. Definition

I denna regel skall

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 regler i denna bilaga.

B. Kvittblivning av fast avfall

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i avsnitten C och D i denna regel,
 - 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

(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.

2. When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

C Special Requirements for Fixed and Floating Platforms

1. Subject to the provisions of Sub-Paragraph 2 of this Paragraph, the disposal of any materials regulated by this Regulation is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources, and 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 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.

D Exceptions

Paragraphs B and C of this Regulation 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.

E Reception Facilities

Each Contracting Party undertakes to ensure the provision of facilities at its ports and terminals of the Baltic Sea Area for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

- 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.

2. Om fast avfall är blandat med andra utsläpp, i fråga om vilka avvikande kvittblivnings- eller utsläppsföreskrifter gäller, skall de strängaste föreskrifterna äga tillämpning.

C. Särskilda föreskrifter för fasta och flytande plattformar

1. Om annat ej följer av föreskrifterna i punkt 2 i detta avsnitt, 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 havsbottnens mineraltillgångar 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 minst 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.

D. Undantag

Avsnitten B och C i denna regel 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.

E. Mottagningsanordningar

Varje fördragsslutande part förbinder sig att tillse att i dess hamnar och terminaler i Östersjöområdet tillhandahållas sådana anordningar för mottagande av fast avfall som, utan att otillbörlig försening orsakas fartygen, tillgodoser behoven hos de fartyg som använder dem.

LIST OF OILS**Asphalt solutions*

Blending Stocks
Roofers Flux
Straight Run Residue

Gasolene Blending Stocks

Alkylates – fuel
Reformates
Polymer -- fuel

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

Gasolenes

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

Distillates

Straight Run
Flashed Feed Stocks

Naphtha

Solvent
Petroleum
Heartcut Distillate Oil

Gas Oil

Cracked

* The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

FÖRTECKNING ÖVER OILJÖR*

Asfaltlösningar

Basoljor
Basämne för oxiderad asfalt
Direktdestillat, återstodsolja

Bensinkomponenter

Alkylatbränsle
Reformat
Polymerisatbränsle

Oljor

Klarad olja
Räolja
Blandningar innehållande räolja
Dieselbrännolja
Eldningsolja nr 4
Eldningsolja nr 5
Eldningsolja nr 6
Återstodsolja
Vägoilja
Transformatorolja
Aromatbasoljor (exklusive vegetabiliska oljor)
Smörjoljor och basoljor för smörjmedel
Mineralolja
Motorolja
Metallbearbetningsolja
Spindelolja
Turbinolja

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

Destillat

Direktdestillat
Toppad räolja

Nafta

Lösningsmedel
Processnafta
Extraktionsbensin

Mellandestillat

Krackad

¹ I Översättningen använda beteckningar överensstämmer ej alltid med dem som vanligen brukas i Sverige.

* Förteckningen över oljor är ej att anse som uttömmande.

ANNEX IV
APPENDIX II**GUIDELINES 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 Paragraph C of Regulation 5)
Substances other than those categorized in Categories A, B, C, and D above.

RIKTLINJER 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 skämma 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 LD₅₀ 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 LD₅₀ 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 5 avsnitt C)

Andra ämnen än de som upptagits i förenämnda kategorier A, B, C eller D.

ANNEX IV
APPENDIX IIILIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES
CARRIED IN BULK

Substance	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		(Paragraph B of Regulation 5)		(Paragraph D(1) of Regulation 5)
	I	II	III	IV <i>Within the Baltic Sea Area</i>
Acetaldehyde	1089	C		
Acetic acid	1842	C		
Acetic anhydride	1715	C		
Acetone	1090	D		
Acetone cyanohydrin	1541	A		0.05
Acetyl chloride	1717	C		
Acrolein	1092	A		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		
Aminoethylethanolamine (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.

(Översättning)

BILAGA IV

BIHANG III

**FÖRTECKNING ÖVER SKADLIGA FLYTANDE ÄMNEN
SOM TRANSPORTERAS I BULK**

Ämne	FN-nummer	Förorenings-kategori för driftutsläpp	Restkoncentration (i viktprocent)	
		(Regel 5 avsnitt B)		(Regel 5 avsnitt D punkt 1)
	I	II	III	IV <i>Inom Östersjö-området</i>
Acetaldehyd	1089	C		
Ättiksyra	1842	C		
Ättikssyraanhydrid	1715	C		
Aceton	1090	D		
Acetencyanhydrin	1541	A		0.05
Acetylklorid	1717	C		
Akrolein	1092	A		0.05
Akrylsyra*	—	C		
Akrylonitril (vinyleyanid)	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 % vatten-lösning)	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		0.005
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		0.05
Cresols	2076	A		0.05
Cresylic acid	2022	A		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		0,005
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		0,05
Kresoler	2076	A		0,05
Kresylsyra (blandade fenoler)	2022	A		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		0.05
Dibenzyl ether*	—	C		
Dichlorobenzenes	1591	A		
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/Diphenyloxide, 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		0.05
Dibensyleter*	—	C		
Diklorbensener	1591	A		
Dikloretyleter	1916	B		
Diklorpropen- diklorpropan, blandning	2047	B		
Dietylamin	1154	C		
Dietylbensen (blandade isomerer)	2049	C		
Dietyleter (eter)	1155	D		
Dietylentriamin*	2079	C		
Dietylenglykolmonoetyleter	—	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 monethyl 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 miljörisker, 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		0.05
Naphthenic acids*	—	A		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		0.005
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		
1-Metyl-5-etylpyridin (ME:P)*	--	B		
Metylmetakrylat	1247	D		
2-Metylpenten*	--	D		
α -Metylstyren*	--	D		
Monoklorbensen (klorbensen)	1134	B		
Monoctanolamin (MEA) (etanolamin)	--	D		
Monoisopropanolamin (MIPA) (isopropanolamin)	--	C		
Monometyletanolamin	--	C		
Mononitrobensen (nitrobensen)	--	C		
Monoisopropylamin	--	C		
Morfolin*	2054	C		
Naftalen (smält)	1334	A		0,05
Naftensyror*	--	A		0,05
Salpetersyra (90 %)	2031/ 2032	C		
2-Nitropropan	--	D		
o-Nitrotoluen	1664	C		
Nonylalkohol*	--	C		
Nonylfenol	--	C		
n-Oktanöl (n-oktyalkohol)	--	C		
Oleum	1831	C		
Oxalsyra (10-25 %)	--	D		
Pentaklorethan	1569	B		
n-Pentan	1265	C		
Perkloretylen (tetrakloretylen)	1897	B		
Fenol	1671	B		
Fosforsyra	1805	D		
Fosfor (grundämnet)	1333	A		0,005
Etalsyraanhydrid (smält)	--	C		
β -Propiolakton (BPL)*	--	B		
Propionaldehyd	1275	D		
Propionsyra	1843	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		0.05
Styrene monomer	2055	C		
Sulphuric acid	1830/ 1831/ 1832	C		
Tallow		D		
Tetraethyllead	1649	A		0.05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene	1540	C		
Tetramethylbenzene	—	D		
Tetramethyl lead	1649	A		0.05
Titanium tetrachloride	—	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		0,05
Styren (monomer)	2055	C		
Svavelsyra	1830/ 1831/ 1832	C		
Fälg	-	D		
Tetraetylbley (TEL)	1649	A		0,05
Tetrahydrofuran (THF)	2056	D		
Tetrahydronaftalen	1540	C		
Tetrametylbenzen	-	D		
Tetrametylbley (TML)	1649	A		0,05
Titantetraklorid (titanklorid)	...	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.

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Acetonitrile (Methyl cyanide)	n-Hexane
tert-Amyl alcohol	Ligroin
n-Butyl alcohol	Methyl alcohol
Butyrolactone	Methylamyl acetate
Calcium chloride (solution)	Methyl ethyl ketone (2-butanone)
Castor oil	Milk
Citric juices	Molasses
Coconut oil	Olive Oil
Cod liver oil	Polypropylene glycol
iso-Decyl alcohol	iso-Propyl acetate
n-Decyl alcohol	iso-Propyl alcohol
Decyl octyl alcohol	Propylene glycol
Dibutyl ether	Propylene oxide
Diethanolamine	Propylene tetramer
Diethylene glycol	Propylene trimer
Dipentene	Sorbitol
Dipropylene glycol	Sulphur (liquid)
Ethyl alcohol	Tridecanol
Ethylene glycol	Triethylene glycol
Fatty alcohols($C_{12}-C_{20}$)	Triethylenetetramine
Glycerine	Tripropylene glycol
n-Heptane	Water
Heptene (mixed isomers)	Wine

(Översättning)

BILAGA IV

BIHANG IV

**FÖRTECKNING ÖVER ANDRA FLYTANDE ÄMNEN SOM TRANSPORTERAS
I BULK**

Acetonitril (metylecyanid)	n-Hexan
t-Amylalkohol	Ligroin
n-Butylalkohol	Metylalkohol
Butyrolakton	Metylamylacetat
Kalciumklorid (lösning)	Metyletylketon (2-butanon)
Ricinolja	Mjök
Citronsaft	Melass
Kokosolja	Olivolja
Fiskleverolja	Polypropylenglykol
Isodekanol (isodekylalkohol)	Isopropylacetat
n-Dekanol (n-dekylalkohol)	Isopropylalkohol
Dekylotylalkohol	Propylenglykol
Dibutyleter	Propylenoxid
Dietanolamin	Propylen tetramer
Dietylglykol	Propylen trimer
Dipenten	Sorbitol
Dipropylenglykol	Svavel (lösning)
Etylalkohol	Tridekanol
Etylglykol	Trietylglykol
Fettalkoholer ($C_{12} - C_{20}$)	Trietylentetramin
Glycerin	Tripropylenglykol
n-Heptan	Vatten
Hepten (blandade isomerer)	Vin

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

e) *Cleaning of cargo tanks*

Category A substances

17. Identity of tank(s) cleaned
18. Date and location of cleaning

.....Signature of Master

LASTDAGBOK FÖR FARTYG SOM TRANSPORTERAR SKADLIGA FLYTAN- DE ÄMNEN 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) identitetsbeteckning(ar) 1) Från
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

e) *Rengöring av lasttankar*

Ämnen av kategori A

17. Rengjorda tankens(arnas) identitetsbeteckning(ar)
18. Dag och fartygets position vid rengöring

..... Befälhavarens underskrift

- 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 the 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 the 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 the sea
- 32. Date and position of ship at finish of discharge into the sea
- 33. Ship's speed(s) during discharge
- 34. Quantity discharged into the sea
- 35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))
- 36. Date and port of discharge to reception facilities (if applicable)

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

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 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)

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

CO-OPERATION IN COMBATTING MARINE POLLUTION

Regulation 1

For the purposes of this Annex:

1. "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.

2. "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.

3. a) "Discharge", in relation to harmful substances of 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 29 December 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.

Regulation 2

The Contracting Parties undertake to maintain ability to combat spillages of oil and other harmful substances on the sea. This ability shall include adequate equipment, ships and manpower prepared for operations in coastal waters as well as on the high sea.

Regulation 3

The Contracting Parties shall, without prejudice to Paragraph 4 of Article 4 of the present Convention, develop and apply, individually or in co-operation, surveillance activities covering the Baltic Sea Area, in order to spot and monitor oil and other harmful substances released into the sea.

Regulation 4

In the case of loss overboard of harmful substances in packages, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons, the Contracting Parties

SAMARBETE VID BEKÄMPNING AV HAVSFÖRORENING**Regel 1**

I denna bilaga skall

1. med "fartyg" förstås fartyg av alla slag som användes i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, svävarer, undervattensfartyg, flytande farkoster och fasta eller flytande plattformar,

2. 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.

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 29 december 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.

Regel 2

De fördragsslutande parterna förbinder sig att upprätthålla beredskap för att bekämpa förorening genom olja och andra skadliga ämnen till havs. Denna beredskap skall omfatta utrustning, fartyg och personal som är förberedd för insatser båda i kustvatten och på det fria havet.

Regel 3

De fördragsslutande parterna skall, utan inskränkning i vad som sägs i artikel 4 punkt 4 i denna konvention, var för sig eller i samarbete utveckla och tillämpa övervakningsformer som täcker Östersjöområdet, i syfte att upptäcka och registrera utsläpp till havs av olja och andra skadliga ämnen.

Regel 4

I fall då skadliga ämnen i förpackning, fraktcontainer, flyttbara tankar eller landsvägs- och järnvägstankvagnar fallit överbord, skall de fördragsslutande parterna

shall co-operate in the salvage and recovery of such packages, containers or tanks so as to minimize the danger to the environment.

Regulation 5

1. The Contracting Parties shall develop and apply a system for receiving, channelling and dispatching reports on significant spillages of oil or other harmful substances observed at sea, as well as any incident causing or likely to cause any kind of significant pollution.

2. The Contracting Parties shall request masters of ships and pilots of aircraft to report without delay in accordance with this system on significant spillages of oil or other harmful substances observed at sea. Such reports should as far as possible contain the following data: time, position, wind and sea conditions, and kind, extent and probable source of the spill observed.

3. The master of a ship involved in an incident referred to in Paragraph 1 of this Regulation, or other person having charge of the ship, shall without delay and to the fullest extent possible report in accordance with this system and with the provisions of the Appendix to the present Annex.

4. Each Contracting Party undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any observation or incident referred to in Paragraph 1 of this Regulation. Such reports shall as far as possible contain the data referred to in Paragraphs 2 or 3 of this Regulation respectively, as well as possible indications on the spreading or drifting tendencies of the spill in question.

5. Whenever a Contracting Party is aware of a casualty or the presence of spillages of oil or other harmful substances in the Baltic Sea Area likely to constitute a serious threat to the marine environment of the Baltic Sea Area or the coast or related interests of any other Contracting Party, it shall without delay transmit all relevant information thereon to the Contracting Party which may be affected by the pollutant and, as regards ship casualty incidents, to the Administration of the ship involved.

Regulation 6

Each Contracting Party shall request masters of ships flying its flag to provide, in case of an incident, on request by the proper authorities, such detailed information about the ship and its cargo which is relevant to actions for preventing or combatting pollution of the sea, and to co-operate with these authorities.

Regulation 7

1. a) The Contracting Parties shall as soon as possible agree bilaterally or multilaterally on those regions of the Baltic Sea Area in which they will take action for combatting or salvage activities whenever a significant spillage of oil or other harmful substances or any incidents causing or likely to cause pollution within the Baltic Sea Area have occurred or are likely to occur. Such agreements shall not prejudice any other agreements concluded between Contracting Parties concerning the same subject. The neighbouring States shall ensure the harmonization of the different agreements. The Contracting Parties shall inform each other about such agreements.

samarbeta vid bärgning och återskaffande av sådana förpackningar, container eller tankar för att så långt som möjligt begränsa faran för miljön.

Regel 5

1. De fördragsslutande parterna skall utveckla och tillämpa ett system för mottagning, kanalisering och expediering av rapporter om större föroreningar genom olja eller andra skadliga ämnen som observerats till havs, liksom om varje incident som orsakar eller kan befaras orsaka större förorening av något slag.

2. De fördragsslutande parterna skall anmoda befälhavare på fartyg och piloter på flygplan att utan dröjsmål enligt detta system rapportera större föroreningar genom olja eller andra skadliga ämnen som observerats till havs. Sådana rapporter bör i möjligaste mån innehålla följande uppgifter: tidpunkt, position, vind- och sjöförhållanden samt art, utbredning och sannolikt ursprung av den observerade föroreningen.

3. Befälhavaren på ett fartyg som haft del i en incident som avses i punkt 1 i denna regel eller annan person som är ansvarig för fartyget skall utan dröjsmål och så fullständigt som möjligt avge rapport enligt detta system och föreskrifterna i bilagan till denna bilaga.

4. Varje fördragsslutande part förbinder sig att utfärda instruktioner för sina sjöbevakningsfartyg och -flygplan och andra lämpliga organ att till sina myndigheter rapportera varje observation eller incident som avses i punkt 1 i denna regel. Sådana rapporter skall i möjligaste mån innehålla de uppgifter som avses i punkterna 2 och 3 i denna regel, liksom även eventuella uppgifter om spridnings- och drifttendenser hos föroreningen i fråga.

5. Närhelst en fördragsslutande part får kännedom om en incident eller om förekomsten av förorening genom olja eller andra skadliga ämnen i Östersjöområdet som kan utgöra ett allvarligt hot mot den marina miljön i Östersjöområdet eller mot någon fördragsslutande parts kust eller därtill knutna intressen, skall parten utan dröjsmål översända alla relevanta uppgifter därom till den fördragsslutande part som kan beröras av föroreningen och, beträffande fartygsolyckor, till ifrågakvarande fartygs administration.

Regel 6

Varje fördragsslutande part skall anmoda befälhavare på fartyg som för dess flagga att vid incidenter, på begäran av behöriga myndigheter, lämna så detaljerade upplysningar om fartyget och dess last, som är nödvändigt för åtgärder i syfte att förhindra och bekämpa förorening av havet, och att samarbeta med dessa myndigheter.

Regel 7

1. a) De fördragsslutande parterna skall så snart som möjligt, bilateralt eller multilateralt, komma överens om de regioner i Östersjöområdet inom vilka de skall vidta bekämpnings- eller bärgningsåtgärder närhelst en större förorening genom olja eller andra skadliga ämnen eller en incident som orsakar eller kan orsaka förorening i Östersjöområdet har inträffat eller kan befaras inträffa. Sådana överenskommelser skall ej utgöra inskränkning i andra överenskommelser som slutits mellan fördragsslutande parter i samma ämne. Angränsande stater skall tillse att de olika överenskommelserna harmoniseras. De fördragsslutande parterna skall informera varandra om sådana överenskommelser.

The Contracting Parties may ask the Commission for assistance to reach agreement, if needed.

b) The Contracting Party within whose region a situation, as described in Regulation 1 of this Annex occurs shall make the necessary assessments of the situation and take adequate action in order to avoid or minimize subsequent pollution effects and shall keep drifting parts of the spillage under observation until no further action is called for.

2. In the case that such a spillage is drifting or is likely to drift into a region, where another Contracting Party should take action for purposes as defined in Sub-Paragraph 1 2) of this Regulation, the Party shall without delay be informed of the situation and the actions that have been taken.

Regulation 8

A Contracting Party requiring assistance for combatting spillages of oil or other harmful substance at sea is entitled to call for assistance by other Contracting Parties, starting with those who seem likely also to be affected by the spillage. Contracting Parties called upon for assistance in accordance with this Regulation shall use their best endeavours to bring such assistance.

Regulation 9

1. The Contracting Parties shall provide information to the other Contracting Parties and the Commission about

a) their national organization for dealing with spillages at sea of oil and other harmful substances;

b) national regulations and other matters which have a direct bearing on combatting pollution at sea by oil and other harmful substances;

c) the competent authority responsible for receiving and dispatching reports of pollution at sea by oil and other harmful substances;

d) the competent authorities for dealing with questions concerning measures of mutual assistance, information and co-operation between the Contracting Parties according to this Annex;

e) actions taken in accordance with Regulation 8 of this Annex.

2. The Contracting Parties shall exchange information of research and development programs and results concerning ways in which pollution by oil and other harmful substances at sea may be dealt with and experiences in combatting such pollution.

Regulation 10

The authorities referred to in Sub-Paragraph 1 d) of Regulation 9 of this Annex shall establish direct contact and co-operate in operational matters.

De fördragsslutande parterna kan vid behov begära kommissionens bistånd för att uppnå en överenskommelse.

b) Den fördragsslutande part, inom vars region ett läge inträffar som beskrives i regel 1 i denna bilaga, skall göra erforderlig bedömning av läget och vidtaga lämpliga åtgärder för att förebygga eller så långt som möjligt begränsa efterföljande förorenings effekter och skall hålla drivande delar av föroreningen under observation till dess inga ytterligare åtgärder är påkallade.

2. I fall då en sådan förorening driver eller kan befaras driva till ett område, där en annan fördragsslutande part skall vidtaga åtgärder i de syften som anges i punkt 1 a) i denna regel, skall denna fördragsslutande part omedelbart underrättas om läget och om vidtagna åtgärder.

Regel 8

En fördragsslutande part som behöver hjälp för att bekämpa havsförorening genom olja eller andra skadliga ämnen är berättigad att begära sådan hjälp av andra fördragsslutande parter, med början hos dem som också kan komma att beröras av föroreningen. Fördragsslutande parter av vilka begärts hjälp i enlighet med denna regel skall göra sitt bästa för att lämna sådan hjälp.

Regel 9

1. De fördragsslutande parterna skall underrätta andra fördragsslutande parter och kommissionen om

a) sin nationella organisation för bekämpning av havsförorening genom olja eller andra skadliga ämnen,

b) nationella bestämmelser och övriga förhållanden som har direkt betydelse för bekämpning av havsförorening genom olja och andra skadliga ämnen,

c) den behöriga myndighet som är ansvarig för mottagande och avsändande av rapporter om havsförorening genom olja och andra skadliga ämnen,

d) de behöriga myndigheter som handlägger fragor om åtgärder rörande ömsesidig hjälp, information och samarbete mellan de fördragsslutande parterna i enlighet med denna bilaga,

e) åtgärder som vidtagits i enlighet med regel 8 i denna bilaga.

2. De fördragsslutande parterna skall utbyta informationer om forsknings- och utvecklingsprogram, om resultat beträffande metoder att bekämpa havsförorening genom olja eller andra skadliga ämnen och om erfarenheter av bekämpning av sådan förorening.

Regel 10

De myndigheter som avses i punkt 1 d) i regel 9 i denna bilaga skall upprätta direkt kontakt och samarbete i ärenden av praktisk natur.

**PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING
HARMFUL SUBSTANCES****Regulation 1***Duty to Report*

1. The Master of a ship involved in an incident referred to in Regulation 3 of this Appendix, 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 Appendix.

2. In the event of the ship referred to in Paragraph 1 of this Regulation 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 Appendix.

Regulation 2*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 referred to in Sub-Paragraph 1 c) of Regulation 9 of Annex VI of the present Convention.

Regulation 3*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 combatting 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-Paragraph a), b), or c) of this Regulation.

BESTÄMMELSER OM RAPPORTER OM INCIDENTER SOM RÖR SKADLIGA ÄMNEN

Regel 1

Skyldighet att rapportera

1. Befälhavaren på ett fartyg som haft del i en incident som avses i regel 3 i detta bihang 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 bihang.

2. Har fartyg som avses i punkt 1 i denna regel 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 bihang.

Regel 2

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 regel 9 punkt 1 c) i bilaga VI till denna konvention.

Regel 3

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 punkten a), b) eller c) i denna regel.

Regulation 4*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;
 - c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and
 - d) if possible the name 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.

Regulation 5*Supplementary Report*

Any person who is obliged under the provisions of this Appendix 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.

Regel 4*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, ämnenas 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,
 - 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.

Regel 5*Kompletterande rapport*

Person som enligt bestämmelserna i detta bihang 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.

Innehåll	Sid.
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Författningsförslag	
1 Förslag till lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet	3
2 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg	7
3 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:1154) om förbud mot dumpning av avfall i vatten	10
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 12 juni 1975	11
1 Inledning	11
2 Nuvarande konventionsbestämmelser	14
2.1 1954 års oljeskyddskonvention	14
2.1.1 Inledning	14
2.1.2 Oljeskyddskonventionen med 1962 års ändringar ..	14
2.1.3 1969 års ändringar i oljeskyddskonventionen	16
2.1.4 1971 års ändringar i oljeskyddskonventionen	18
2.2 1969 års ingreppskonvention	19
2.2.1 Inledning	19
2.2.2 Ingreppskonventionens innehåll	20
3 Gällande bestämmelser	23
3.1 Lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg, m. m.	23
3.2 Lagen om förbud mot dumpning av avfall i vatten	26
3.3 Miljöskyddslagen m. m.	27
3.4 Lagen om hälso- och miljöfarliga varor, m. m.	28
3.5 Kommunala renhållningslagen, m. m.	29
4 1973 års internationella havsföroreningskonferens och 1974 års miljövårdskonferens om Östersjön	31
4.1 Inledning	31
4.2 Havsföroreningskonventionen	32
4.3 Ingreppsprotokollet	53
4.4 Östersjökonventionen	55
5. UKA:s förslag	61
5.1 Betänkandet (Ds K 1973:4) Anläggningar för mottagning av oljeblandat barlastvatten, m. m.	61
5.1.1 Inledning	61
5.1.2 Oljetransporternas omfattning	61
5.1.3 Unyttjandet av nuvarande oljemottagningsanläggningar, m. m.	62
5.1.4 Behovet av oljemottagningsanläggningar	63
5.1.5 Skyldighet att inrätta oljemottagningsanläggningar för barlastvatten, m. m.	63

5.1.6	Oljerester från fartygs drift	65
5.1.7	Tankrengöringsanläggningar	66
5.2	Betänkandet (Ds K 1974:12) Anläggningar och anordningar för mottagning av kemikalierester från fartyg	66
5.2.1	Inledning	66
5.2.2	Kemikalietransporternas omfattning	67
5.2.3	Avgränsning av begreppen kemikalier och kemikalierester	67
5.2.4	Huvudmannaskapet för anläggning och anordning	68
5.2.5	Den författningsmässiga regleringen, m. m.	70
6	Remissyttrandena	72
7	Föredraganden	80
7.1	Inledning	80
7.2	Sveriges tillträde till konventionerna	82
7.2.1	Allmänt om ratificeringsfrågorna	82
7.2.2	Olja	84
7.2.3	Kemikalier	89
7.2.4	Toalettavfall och fast avfall	92
7.2.5	Samarbete vid bekämpning av havsföroreningar ...	92
7.3	Övriga frågor	93
7.4	Hemställan	95
8	Beslut	96

Bilagor

Bilaga 1	1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg	97
	<i>Artiklarna</i>	98
	<i>Protokoll I</i> Bestämmelser om rapporter om incidenter som rör skadliga ämnen	122
	<i>Protokoll II</i> Skiljedom	126
<i>Bilaga I</i>	Regler till förhindrande av förorening genom olja ...	132
	<i>Bihang I</i> Förteckning över oljor	188
	<i>Bihang II</i> Formulär för certifikat	190
	<i>Bihang III</i> Formulär för oljedagbok	198
<i>Bilaga II</i>	Regler för kontroll av förorening genom skadliga flytande ämnen i bulk	220
	<i>Bihang I</i> Riktlinjer för kategorisering av skadliga flytande ämnen	252
	<i>Bihang II</i> Förteckning över skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk	254
	<i>Bihang III</i> Förteckning över andra flytande ämnen som transporteras i bulk	266

<i>Bihang IV</i> Lastdagbok för fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk	268
<i>Bihang V</i> Formulär för certifikat	274
<i>Bilaga III</i> 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	280
<i>Bilaga IV</i> Regler till förhindrande av förorening genom toalett-avfall från fartyg	286
<i>Bihang</i> Formulär för certifikat	298
<i>Bilaga V</i> Regler till förhindrande av förorening genom fast avfall från fartyg	302
Bilaga 2 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja	311
<i>Artiklarna</i>	312
<i>Bilaga</i> Förteckning över ämnen att fogas till protokollet om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja	320
Bilaga 3 1974 års konvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö (Bilagorna IV och VI)	325
<i>Bilaga IV</i> Förhindrande av förorening från fartyg	326
<i>Bihang I</i> Förteckning över oljor	358
<i>Bihang II</i> Riktlinjer för kategorisering av skadliga flytande ämnen	360
<i>Bihang III</i> Förteckning över skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk	362
<i>Bihang IV</i> Förteckning över andra flytande ämnen som transporteras i bulk	374
<i>Bihang V</i> Lastdagbok för fartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i bulk	376
<i>Bilaga VI</i> Samarbete vid bekämpning av havsförorening	380
<i>Bihang</i> Bestämmelser om rapporter om incidenter som rör skadliga ämnen	386